Digitized by Google

BIBL. NAZ.
Vitt. Emanuele III.
RACCOLTA
VILLAROSA
C
410(
NAPOLI

5814

Rac. Vill.
C. 4.10 (2).

P. P.

19

Digitized by Google

DELLE

ASSICURAZIONI MARITTIME

TRATTATO

DELL' AVVOCATO

ASCANIO BALDASSERONI

SECONDA EDIZIONE

NUOVAMENTE RIORDINATA

E NOTABILMENTE ACCRESCIUTA E CORRETTA

DALL' AUTORE

TOMO SECONDO

FIRENZE MDCCCII.

NELLA STAMPERIA BONDUCCIANA

Con Approvazione.

BIBLIOTECA NAZIONALE VITTORIO EMANUELE III NAPOLI

INDICE DEI TITOLI

Contenuti nel presente Volume.

PARTE QUINTA.

Titolo I. *Della Baratteria del Capitano, o Padrone* Pag. 1
II. *Della negligenza, o colpa del Capitano, o Padrone, o suo equipaggio.* 24
III. *Dei Sinistri, e danni cagionati da tempeste.* 43
IV. *Del Naufragio.* 53
V. *Della innavigabilità della nave.* 62
VI. *Dell' investimento di due navi tra loro.* 84
VII. *Dell' investimento in terra.* 104
VIII. *Del Risico del fuoco.* 121
IX. *Del Getto.* 135
X. *Del Risico dei Pirati, Corsari, e Ladri di Mare.* 142
XI. *Dell' Arresto fatto da amici, o nemici.* 153
XII. *Delle Prese.* 178

PARTE SESTA.

Tit. I. *Della prova del risico.* 210
II. *Della prova del sinistro.* 248
III. *Delle Sicurtà a sinistro seguito, o dopo il salvo arrivo, o con frode nelle Polizze.* 269
IV. *Delle Sicurtà fatte a buona, o cattiva nuova.* 302
V. *Dello storno, e restituzione del premio, e della doppia Sicurtà.* 313
VI. *Dell' abbandono, o sia renunzia all' incetta.* 366
VII. *Della cessione, e renunzia d' incetta delle mercanzie.* 329
VIII. *Della cessione, e renunzia all' incetta del corpo, e attrazzi della nave.* 416

IX. *Del recupero.* 435
X. *Del modo di procedere all' esecuzione della Polizza.* 463
XI. *Delle eccezioni contro la Polizza per l' inadempimento delle cose espresse nel Contratto* 478
XII. *Del tempo, e della forma dei pagamenti da farsi dagli Assicuratori* 506
XIII. *Delle riassicurazioni, e doppia Sicurtà.* 517
XIV. *Dei Giudizi.* 548

DELLE
ASSICURAZIONI MARITTIME
PARTE QUINTA

TITOLO PRIMO

Della Baratteria del Capitano, o Padrone.

PARLANDO dei risici, i quali sebbene non dipendano da quei casi di Mare, per cui gli Assicuratori si rendono responsabili per natura del Contratto, di cui si parla, pure sono ben sovente considerati a loro peso o per consuetudine, o per convenzione: uno di essi, le conseguenze del quale sono spesse volte in puro danno di quelli che esercitano la professione, ed il commercio di assicurare, è certamente la Barattèria dei Capitani, o Padroni di nave.

2. Dal rigore con il quale tutte le Leggi puniscono questo delitto, è facile apprendere quanto ovvio sia nella navigazione, e di quanto veleno asperga le più limpide operazioni dei Negozianti la mala fede della Gente di Mare (1), che allettata sovente da meschini profitti, sacrifica a un lieve lucro l' interesse dei poveri Assicuratori, se la cosa riesce con quella destrezza, con cui ben sovente è diretta, o quello degl' infelici Caricatori, se (come talvolta accade) per qualche via impensata si arriva a scoprire la macchinazione, e il dolo dei delinquenti.

3. L' etimologia della parola *Baratteria* non si conosce nè fra i Legali, nè fra i Negozianti (2), e si riguarda

(1) *Christin. dec.* 56. *num.* 4. *Robin. Neyer tom.* 5. *dec.* 205 *n.* 3.

(2) *De Luca de credit. disc.* 106. *n.* 28. *Stracc. gloss.* 31. *n* 1. *Rocc. disp.* 97. *n.* 14 „ ivi „ Baratteria est vocabulum barbarum antiquis Iurisconsultis ignotum, & a recentioribus usurpatum in omnium sensu

questa una parola barbara, ed incognita all' antichità, ritrovata però dai moderni per significare quel delitto, che un Comandante, o Padrone, o Capitano di qualsisia nave, o legno commette, allorchè con preordinata macchinazione senza necessità, ma volontariamente, e per qualsivoglia mezzo procura la perdita totale, o parziale della sua nave, o del carico a danno di chiunque abbia interesse nelle cose suddette, o come più strettamente spiegano gli Autori, qualunque prevaricazione, in cui cade il Capitano nell' esercizio del suo ministero (3).

4. E' però vero, che generalmente parlando sotto il termine di *Baratteria di Padrone* si comprendano tutte le mancanze di qualunque specie, tanto dolose, che di semplice imprudenza, mancanza di diligenza, ed imperizia tanto del Capitano, che della gente del suo equipaggio, con la solita differenza, che nelle operazioni dolose, o i Proprietarj delle merci, o gli Assicuratori se ne assunsero il peso, o chiunque altro a cui appartenga il loro risico, hanno anche il diritto di agire criminalmente contro l' autore della baratteria dolosa, a forma delle respettive disposizioni, che gli resta tolto, e solo possono agire con l' azione civile all' indennizzazione allorchè il danno procede da negligenza, o ignoranza (4).

5. Su quest' articolo per altro differenti sono le disposizioni adottate nei differenti Paesi, e questo è uno dei risici, che dipendendo dalla fiducia in quelle persone che battono il Mare, si vede promiscuamente accettata, o esclusa a misura che i Popoli commercianti avevano più, o minor fiducia nella onestà, e capacità dei marinari della propria Nazione. Conviene pertanto esaminare distintamente i luoghi dove la baratteria del Padrone, ed equipaggio sia a carico degli Assicuratori, e in quali casi ciò segua, e quelli nei

usuque loquendi denotat fraudolentam machinationem callidamque præordinationem ad casum cum dolo ad eumdem casum omnino ordinato, ac directo. „

(3) *Stracc. gloss.* 31. *n.* 1. *De Luca de credit. disc.* 106. *Targa cap.* 74. *Savary verb. baratterie, Casareg disc.* 1. *n.* 77. *disc.* 10. *n.* 7. *& disc.* 141. *num.* 2.

(4) *Guidon de la mer chap.* 5 *artic.* 6. *chap.* 9. *art* 1. *e* 8. *Valin art.* 28. *pag.* 75. *& Pothier n.* 65. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 3. §. 1. *in fin.*

quali resti a peso degli Assicurati per l' intiero, o secondo quelle particolari restrizioni, che è piaciuto ai providi Legislatori di stabilire.

6. E' però vero, che esigerebbe il buon sistema del Commercio, che su questo punto la Legge fosse per tutto uniforme, e che fosse troncato l' adito alla mala fede della gente di mare, di cui ogni giorno più ne risente il Commercio le lacrimevoli conseguenze.

7. In Toscana pertanto secondo gli antichi Statuti, o secondo la polizza attualmente in uso, la baratteria è a carico degli Assicuratori, quando però si tratta di baratteria intiera, cioè di perdita totale della nave, o di carico; ma resta a carico degli Assicurati, se si tratta di furto parziale di qualche cosa del carico che si provi furata o dal Capitano, o dall' equipaggio; si è altrove avvertito, che queste due disposizioni non pare che procedano molto concordemente, o che o l' una, o l' altra anderebbe ridotta a quella che fosse creduta più giusta (5).

8. Se la baratteria è cagionata da quel medesimo che ha commesso la sicurtà o per interesse, e comodo di uno dei correi nella medesima, gli Assicuratori non sono tenuti, ma anzi lucrano il premio, e la refezione delle spese.

9. Fra i molti casi accaduti nell' anno 1785 di simili baratterie, quello del Padrone Antonio Romano Raguseo, che *volontariamente*, e d' accordo col Sopraccarico dette fuoco alla nave, che conduceva molte ricche merci, e contanti assicurati in Livorno, parte per conto di terze persone, e parte per conto dello stesso Sopraccarico, dette luogo ad esaminarsi nel Tribunale dei Consoli del Mare di Pisa la

(5) Il *Magens par.* 2. *n.* 19. riportando la polizza di Toscana nota „ Dicendosi quì, che gli Assicuratori non saranno responsabili per quel che il Padrone ruberà dal vascello pare che implichi contradizione al detto sopra, dove son fatti responsabili per la baratteria del Padrone: Perciò si può inferire che per baratteria deva intendersi quando il Padrone prende la fuga con la nave, e col carico, per cui devono tenersi a conto gli Assicuratori; Ma se resta nel bastimento, e ruba, trafuga, e nasconde qualche cosa consegnata alla sua cura, allora i parzionevoli devono obbligarlo a renderne conto, oppure sodisfare per lui: il che apparisce ben ragionevole. „

questione, se gli Assicuratori fossero tenuti a questa baratteria a favore del Sopraccarico imputato correo del delitto, e con due Sentenze di detto Magistrato, che una del 22 Luglio 1784, e l' altra dell' 11 Dicembre di detto anno, scrivendo io per gli Assicuratori, furono assoluti dal pagamento del sinistro, e autorizzati a ritenere il premio percetto, e condannato l' Assicurato alla piena refezione di tutti i danni, e spese (6).

10 In Francia gli Assicuratori erano altra volta responsabili *ipso iure* della baratteria del Capitano (7), ma ciò non era che in sussidio, e dopo che l' Assicurato aveva fatto tutte le possibili diligenze, ed esperimenti di giustizia contro il Capitano. Ma l' Ordinanza del 1681 ha limitata questa obbligazione al solo caso che sia convenuta nella polizza; talchè mancando l' espressa dichiarazione, non s' intende la baratteria essere a carico degli Assicuratori (8). E questa disposizione proviene dalla ragione comune, per la quale, e secondo la natura del contratto di Assicurazione non essendo gli Assicuratori, nè dovendo esser tenuti che dei casi di Mare, è veramente estranea da questi qualunque colpa, o mala fede del Capitano, o suo equipaggio (9). Tuttavolta se per espressa convenzione se ne incaricano, è questo un contratto diverso, che intendono fare, onde son tenuti a tutte le conseguenze a cui può dar luogo questa loro più estesa obbligazione (10). E secondo l' intelligenza dei Tribunali di Francia, allorchè gli Assicuratori si sono incaricati nella polizza *della baratteria del Padrone*, sotto questi termini energici restano assolutamente compresi tutti i danni, che possono resultare dal fatto del Capitano, e suo equipaggio, sia per imperizia, imprudenza, malizia, cambiamento di rotta, furto, o qualunque altro danno, salvo agli Assicuratori, come surrogati di pieno diritto agli Assicurati, a potere agire tanto civilmente, che criminal-

(6) Atti del Tribunale di Livorno di num. 137. del 1785

(7) *Guidon de la mer chap. 5. artic. 6. chap. 9. art. 1. e 8.*

(8) *art. 28. Valin pag. 75.*

(9) *Loccen. de iur. marit. lib. 2 cap. 5. n. 5. e 10.*

(10) *Loccen. loc. cit. n. 10. fol. 179.*

mente contro detto Padrone, o suo equipaggio in tutti i casi che sieno di ragione (11).

11. Una tal convenzione gli Assicuratori possono farla tanto con i Caricatori di mercanzie, quanto con l' Armatore della nave, purchè non sia egli stesso che la comandi, mentre in tal caso qualunque convenzione non tiene, non potendo alcuno farsi garantire ciò che dipende da un proprio delitto (12).

12. Il *Valin*, ed il *Pothier* scendono ad esaminare la questione se la convenzione sulla baratteria sia lecita allorchè l' Assicurato proprierario della nave, o della mercanzia, è padre di quello che conduce la nave. Sostengono che per rigore di ragione possa di fatto esser valida questa convenzione, perchè sebbene il padre, ed il figlio si riguardino di ragione come una stessa persona, tuttavolta non sia giusto di render l' Assicurato responsabile della mancanza, o colpa del Capitano suo figlio. Per quanto però sia giusta una tale risoluzione, io non saprei stimare come persone di talento, e capaci di fare l' Assicuratore quelle che si prestassero a un tal contratto. Poichè se il padre arriva a dubitare dell' onestà del suo figlio a segno di farsene garantire la condotta, gli Assicuratori devono aver molto sospetto, che ciò si faccia o per ragioni occulte, o per collusione a loro danno. E' però vero, che qualora si provasse la collusione anche a sentimento dei citati Autori, la convenzione sarebbe nulla.

13. Anche in Francia sono varj gli usi delle Piazze di commercio su questo punto, e le polizze di sicurtà hanno le clausule relative alle Leggi, ed usi di ciascun Paese. La formula di Roven, che è la più antica in Francia, rende responsabili gli Assicuratori della barattería del Padrone, e Marinari = senza alcuna distinzione, e limitazione = Secondo quella di Nantes gli Assicuratori corrono il rischio = d' im- = prudenza, d' assenza del Capitano al punto della perdita, = baratteria di Padrone, Proprietarj, e Marinari = quella di

(11) *Valin art.* 18. *p.* 75. *Pothier n.* 65. §. *ces termes de barateric de patron Decreto del* 26. *Marzo* 1762. *nell' iournal des Aud. tom.* 3. *liv.* 6. *chap.* 21.

(12) *L.* 1. *unus* 27. §. 3. *ff. de pactis* „ Illud nulla per actione effici potest ne dolus præstetur „ *Valin & Pothier loc. cit.*

Bordeaux mette a rischio degli Assicuratori = la baratterìa = del Padrone, Proprietarj, e Marinari. =

14. In quella di Marsilia finalmente non si parla punto della baratterìa del Padrone, e secondo l' illustre testimonianza del Sig. *Emerigon* non è in uso che quelli Assicuratori se ne rendano responsabili: Tuttavolta non è proibito, che per convenzione particolare se ne dichiarino tenuti, ed in tal caso è il patto, e non la Legge, che gli costringe a corrisponderne; in quella guisa appunto, che è permesso alle Parti di fare nei contratti qualunque dichiarazione, e ne son tenute all' osservanza, ancorchè ecceda la disposizione della Legge, o la natura del contratto medesimo, perchè il consenso dei contraenti è la vera Legge del contratto, ed i patti fra essi convenuti ne formano la sostanza.

15. Le Ordinazioni di Anversa non solamente escludono dalle sicurtà il caso della baratterìa, dall' essere a carico degli Assicuratori, ma precisamente all' artic. 4 proibiscono di fare alcuna convenzione su quest' oggetto in questi termini = Da quì in poi non sarà permesso di far sicurtà in = maniera veruna contra baratterìa, furfanteria, o altro mal- = maneggio del Capitano, o dell' equipaggio della nave, a- = bolendo ed annullando tutti gli usi, e costumi in contra- = rio. Ed in caso che venga fatto alcun contratto, o accor- = do in contrario, dichiariamo l' istesso nullo, e di niuna = forza, e valore. =

16. Secondo le Leggi di Spagna è eccettuata la baratterìa del Padrone dai sisici degli Assicuratori (13) tanto nella polizza generale sopra mercanzie, quanto in quella sopra corpo, e attrazzi delle navi usate nei viaggi dell' Indie, ed in quelle che furono poste in uso a Cadice per questa sorte di affari nel 1721, e 1725, e che tuttora sussistono.

17. A norma degli Statuti di Genova (14), e della polizza usirata in quei Dominj, a forma degli stessi Regola-

(13) *Magens par.* 2. *num.* 119. 128. e 131.

(14) Statuti civili della Repubblica di Genova del 1610 lib. 4 „ Gli Assicurarori non saranno responsabili a qualunque volontaria baratterìa del Padrone, quando non sieno di ciò convenuti. „

menti gli Assicuratori non sono responsabili della vera, e propria baratteria del Padrone, o suoi Marinari, ed equipaggio, ma è loro permesso di convenire l' assunzione di questo risico, con essere però tenuti a corrispondere di qualunque mancanza, senza colpa, o negligenza (15) nella quale non abbia luogo la frode, ed il dolo del Capitano (16).

18. Dal Regolamento di Rotterdam al §. 43 viene espressamente dichiarato = i Proprietarj delle Navi non faran= no Sicurtà veruna contro baratteria di padrone, ch' eglino = stessi fisseranno, ma possono farla contro la loro trascuran= za, e contro la furfanteria dei Marinari, come pure di = quei Padroni, che per la morte dell' assegnato Padrone, e = per qualunque altra ragione succederanno, o saranno messi = al comando della Nave in luoghi stranieri senza conoscen= za dei Proprietarj. =

19. Non può bastantemente lodarsi la giustizia di questa disposizione, che nel tempo che toglie l' adito a qualunque frode per parte dei Proprietarj, apre loro la strada di potersi cautelare in quei casi impensati in cui la mala fede della gente di Mare proceda veramente da caso fortuito a loro danno.

20. Dalle formule di Amsterdam però si rileva, che là si procede con quella stessa distinzione che si procede a Genova, che è quanto dire non è a carico degli Assicuratori la vera, e propria baratteria del Capitano, o Marinari, ma sono però responsabili = della negligenza dei Padroni, e Marinari, e viltà dei detti Marinari = ed all' Articolo 6 dell'

(15) *Targa cap.* 71. *e* 74. „ ivi „ Per questa, e molto meno per furto commesso in nave, o dalla gente di essa, o da altri giuridicamente non son tenuti gli Assicuratori, non valutandosi di accidente fatale, salvo però Leggi particolari di alcun Paese, o patti ai quali conviene stare, ed il nostro Statuto la esclude espressamente dall' assicurazione. „

(16) *Casareg. disc.* 1. *n.* 124. *Targa cap.* 56. *e* 65. „ ivi „ Per imperizia seguono ancora naufragi, e danni gravissimi, per i quali sebbene il vascello, chi lo maneggia, o gli esercitori di esso sieno tenuti alla reintegrazione, non manca però che il sinistro sia di conto degli Assicuratori; se poi chi guida il vascello inciampasse e ingannato per alcun accidente v. g di notte da lumi o fuochi, egli è scusato, non però chi assicura. „

= Ordinanze è disposto, che se la Sicurtà sarà fatta per li = parzionevoli, o proprietarj della nave, ed il Padrone senza = necessità dirotti il suo viaggio, o entri in qualche Porto, = detta Sicurtà sarà nulla = E' però permesso in tutta l' Olanda d' incaricarsi per patto speciale nella Polizza anche della baratteria, ma se non è espressa la convenzione non s' intende compresa nell' assunzione di tutti i risici, e pericoli di Mare (17).

21. Le Leggi di Amburgo al tit. 7 espressamente dispongono = Che tutti li danni che accadono ai bastimenti, = ed alle mercanzie per mancanza, sbaglio, negligenza, o = mala condotta dei Padroni, Piloti, o Marinari, in qualun- = que maniera sieno, devono esser sofferti dagl' Assicuratori, = e devono buonificarli; ma si lascia loro aperto in Giudi- = zio il regresso sopra i Padroni, Piloti, e Marinari secondo = le circostanze = ed in conseguenza di questa disposizione la formula della Polizza sopra corpo, e attrazzi delle navi, pone fra i risici degli Assicuratori = *la negligenza*, *e ma-* = *lizia* del Capitano, e suoi Marinari = e quelle sopra le mercanzie obbligano gli Assicuratori a qualunque perdita, o danno = sia che questi accadino per sbaglio, negligenza, o = per opera, ed atto volontario del Capitano, o de' suoi Ma- = rinari = lo che non esclude nè il caso doloso, nè quello procedente da negligenza, o ignoranza.

22. Il Regolamento di Svezia non comprende i casi di dolo, o di malizia del Padrone, e Marinari che sono quelli che formano la vera, e propria baratteria, ma unicamente li sbagli, le negligenze, e le ostinazioni di detta Gente, esprimendosi in questi termini all' art. 14 = Parimente in = conformità della Polizza l' Assicuratore sarà responsabile = per tutti li danni di qualunque natura sieno, che possono = occorrere alla nave, ed al carico per sbaglio, negligenza, = ed ostinazione del Padrone, e della Gente della nave; es- = sendoli però in tal caso accordato il regresso contro il Pa- = drone, secondo la natura delle circostanze, come determi- = na la Legge marittima nel capitolo del noleggio, quando = la nave, e le mercanzie sono danneggiate per colpa del Pa-

(17) *Loccen. de iur. marit. lib. 2. cap. 6. n. 10. Valin art. 28. pag. 75.*

= drone, e della sua Gente; ma se le mercanzie per le qua-
= li il Padrone ha firmato la Polizza di carico si smarrisco-
= no, l' Assicurato può immediatamente rifarsi del loro in-
= tiero valore sul Padrone, e suoi effetti, e se questi non
= bastano può andare anche sulla nave, ed il nolo; e se
= tuttavia ci rimane qualche mancanza, l' Assicuratore deve
= buonificarla = questa medesima disposizione è inserita alla lettera nelle formule delle Polizze usate in Svezia, tanto per le Sicurtà sopra corpo, e attrazzi di nave, quanto sopra mercanzie.

23. Le Ordinazioni di Danimarca al §. 6 dispongono, che quando chiaramente nel Processo apparirà, che qualche persona = dopo aver presa una Sicurtà dalla Compagnia, ha = agito fraudolentemente, o col fare assicurare più di quel-
= lo che fu realmente caricato, o da se medesimo, o di
= concerto col Padrone, sinistrando apposta la nave, e le
= mercanzie; o si assicuri alcuna cosa, che possa provarsi
= che egli abbia precedentemente potuta avere notizia esser
= perduta, o avere ricevuto avviso, che la nave era in pe-
= ricolo, e per qualunque altra mala pratica, e baratterìa per-
= derà non solamente il suo premio, ed ogni pretensione so-
= pra la Compagnia di Sicurtà, ma pagherà alla detta Com-
= pagnia tutte le spese occorse nei Processi per esaminare
= l' affare, e per procurare le giustificazioni secondo il con-
= to *formato* dai *Rappresentanti* detta Compagnia, il quale
= sarà ammesso senza ulterior prova; ed inoltre per le frodi
= commesse sarà esaminato dal nostro Fiscal generale, e ca-
= stigato nel corpo, carattere, ed effetti, secondo la natura
= del suo delitto. =

24. E' però vero che le formule che usa la Compagnia di Danimarca, tanto per il corpo, e attrazzi delle navi, che per le mercanzie includono fra i risici a peso degl' Assicuratori anche quello della baratterìa del Capitano, o Marinari: Onde per combinare queste due diverse disposizioni convien concludere che gli Assicuratori sono unicamente esenti dalla baratterìa, quando il delitto è commesso da quello, o quelli a di cui comodo, o per interesse di cui sia fatta la Sicurtà, ma ne sono responsabili allorchè l' Assicurato non è partecipe del delitto, ed è un terzo fra il Capitano, e l' Assicuratore.

25. A tenore delle formule di Londra, e secondo l' uso di quel Regno gli Assicuratori si rendono garanti della baratteria del Padrone, e dei Marinari senza alcuna limitazione, o riserva (18): E secondo le Ordinazioni di Bilboa art. 19 vien disposto lo stesso che in Londra, e sono alle medesime conformi le formule di quei Contratti, come parimente sono tenuti gli Assicuratori = a qualunque baratteria, = fuga, o ruberia del Capitano = secondo gli usi, leggi, e pratiche ammesse negli Stati di Venezia a tenore del §. 1 della Formula approvata nel 1771.

26. In questa varietà di disposizioni particolari non è da fare maraviglia se tutti gli Scrittori di gius marittimo che hanno toccata una tal questione diversi sono stati nell' opinione, scrivendo ciascuno secondo la Legge, e gli Usi del suo Paese.

27. Alcuni di essi Dottori stabiliscono per regola generale che allorquando l' assicurazione è concepita in termini generali comprensivi ogni, e qualunque risico, e pericolo, in questa ampiezza di termini è altresì compreso il caso della baratteria, colpa, e negligenza del Padrone (19): Altri sostengono che per disposizione di ragione, qualunque sia l' espressione della polizza, essendo il contratto di assicurazione uno di quelli che si chiamano di stretto gius, e di rigorosa interpetrazione, in cui non è lecito di estendere l' obbligazione a quelle cose che non sono espressamente nominate, ne segua per conseguenza, che gli Assicuratori non devano corrispondere di quei pericoli che non provengono da caso fortuito, o fortuna di mare, che sono quelli contemplati nel contratto, allegando l' equitativa ragione, che se senza loro saputa dovessero anche rispondere dei fatti di terra, o di quelli procedenti dalla malizia degl' uomini, rare volte potrebbe aver luogo tra i Negozianti questo utilissimo

(18) *Beaves Lex mercatoria p.* 163.

(19) *Perez in Cod. de naufrag.* 22. *Kurick diatr. de assec. p.* 831. *Santern. de assecur. par.* 4. *n.* 19. *& seq. Marquard. de mercat. lib.* 2 *cap.* 13. *num.* 54. *Rota di Genova dec.* 3. *n.* 15. *dec.* 166. *n.* 4. *dopo l' Alb. de inconstant. iud. dec.* 57. *n.* 44. *e la Rota Fiorent. nel Tesoro Ombrosiano tom.* 3. *dec.* 45 *n.* 20. „ ivi „ Cum assecuratio generaliter esset concepta omnes sinistri casus comprehendens, Assecuratores de culpa etiam gubernatoris navis tenentur. „

contratto, perchè rare volte si potrebbe fissare quella giustizia correspettiva, a cui secondo tutte le Leggi deve essere appoggiato (20).

28. Ed altri finalmente con una più giusta proporzione distinguendo il caso della baratteria del Capitano, o Equipaggio, quando questo accade senza preventiva collusione, e scienza del Proprietario della nave, o mercanzie, e quando l' Assicurato non è quello che ha proposto alla direzione della nave, e della mercanzia l' autore del delitto, da quando l' Assicurato è correo nel delitto, o l' Institore da esso proposto alla direzione della nave, e mercanzie assicurate è l' autore del medesimo, concludono, che quando l' Assicurato è un semplice Caricatore non partecipe della nave, e ignaro del fatto, e che direttamente, nè indirettamente per se, nè per la sua Gente ha avuto parte nella baratteria, in tal caso gli Assicuratori son tenuti a favore del medesimo all' indennizzazione della perdita che egli soffre, se non è espressamente eccettuato questo caso; perchè si considera un tal risico compreso in quella generalità di pericoli pensati, o impensati, che in tutte le formule di Sicurtà sono posti a carico degli Assicuratori. Ma se il Padrone del bastimento è quello a cui favore son fatte le Sicurtà, o è interessato nelle mercanzie assicurate, o è istitore del Proprietario, o sivvero è d' accordo con il sopracario proposto dal Proprietario, o con il Proprietario medesimo, in tutti questi casi gli Assicuratori non sono tenuti a corrispondere della baratteria, per quel principio incontrastabile di ragione, che non è permesso ad alcuno di sentir profitto dal proprio delitto a danno dei Terzi, e che repugna sommamente alla equità, alla ragione, ed alla giustizia solamente il nome di questo enorme delitto, come quello che tende a distruggere la buona fede, che è l' anima del commercio, che è l' oggetto il più utile, ed il più interessante per la felicità, e grandezza di tutte le Nazioni (21).

(20) *Stracc. de assec glos.* 31. *Loccen. lib.* 2. *cap.* 5. *n.* 5. 10. 12 *e* 13. *Savary parer.* 60. *Rocc. disp.* 97. *n.* 22 *Giurba observ.* 73. *n.* 23. *Ansald. de commerc. disc.* 70. *Marquar. lib.* 2. *cap.* 13. *n.* 48. *Targa cap.* 74. *Rota di Genova dec.* 3 *n.* 15 *dec.* 166. *num.* 4. *e dopo l' Alb. de inconst. in iud. decis.* 64. *n.* 13. *e dec.* 67. *n.* 17. *& seq.*

(21) *Rocca disp.* 97. *n.* 24. *& seqq.*

29. Su questo proposito nel passato anno 1785 ha il commercio sofferto un gran danno dalla mala fede dei Naviganti, essendosi quasi in un tempo stesso combinati diversi fatti che hanno apportato agl' Assicuratori le più dispiacevoli dannose conseguenze: Ed a tale oggetto tanto la Spagna, la Francia, la Toscana, e Genova hanno dovuto dare degli esempi memorabili nelle persone di tutti quelli che avevano avuto parte in tali enormi delitti (22).

30. L' *Emerigon*, che riporta tutte le respettive opinioni, conviene anch' esso nella riferita distinzione, concludendo, che i Proprietari delle navi, e gli Armatori devono rispondere delle azioni del Capitano di cui essi hanno fatto scelta (23), e riporta una sentenza del Parlamento di Brettagna proferita nel 22 Maggio 1778 contro il Sig. Guillet di Nantes armatore della nave il S. Paolo, che fu condannato alla refezione dei danni a favore dei Terzi, cagionati dal Capitano in secondo surrogato al comando della nave per la morte del primo accaduta nella traversata. E da ciò conclude che se l' Armatore è di ragione tenuto a favore di un Terzo per la colpa, o mancanza di quelle persone che egli ha proposto alla direzione della nave, o del carico, sarebbe ingiusto, che per il proprio interesse dovesse avere il regresso contro gli Assicuratori, i quali se fossero tenuti a pagare ai Proprietari delle merci avrebbero sempre il regresso con-

De Luca de credit. disc. 606. n. 30 & seq Belducc. ad Ramon. observat. 39. Giurba observ. 73. n. 28. Santerna de assecur. par. 3. e 4. Stracc. gloss. 31. Rocc. not. 44. Rot. Roman. cor. Priol. dec. 470. n. 7. nelle rec. par. 16. dec. 420. n. 4. e 22. Rota Fior. av. l' Aud. Conti dec. 63. n. 9. e nel Tesoro Ombros. tom. 7. dec. 56. n. 28.

(22) L' incendio commesso dal Padrone Antonio Roman, e Andrea Gurmugliesi, il primo de' quali arrestato, e inquisito criminalmente a Cadice, e l' altro a Marsilia. L' incendio tentato dal Capitan Toso arrestato, ed inquisito a Genova. Il naufragio tentato dal Padrone Mortedo stato arrestato, e condannato dal Tribunale di Livorno. Tutti casi occorsi nel 1785. Nel 1794 al 1801 questi esempi si sono rinnovati, e i bastimenti partivano dai Porti di Genova, o di Livorno con aver fatti i loro contratti con i Corsari dai quali si facevano arrestare.

(23) *Leg. 1. §. 5. ff. de exercit. act.* „ Omnia facta magistri debet præstare qui eum præposuit „ *& L. 2. §. 2.* „ Ex delicto cujusvis eorum qui navis navigandæ causa in nave sint datur actio in exercitorem. „

tro l' Armatore, e per conseguenza si darebbe luogo a quel circolo che chiamasi *vizioso*, e che dalle Leggi è proibito in ogni caso (24).

31. Lo stesso autore arriva fino a sostenere, che se la clausula di esser gli Assicuratori tenuti *per la baratterìa del Padrone*, semplicemente è inserita nella formula stampata, e non è un patto speciale, e manoscritto, in forza di cui si possa supporre che gli Assicuratori abbiano realmente convenuto di volere essere responsabili della condotta del Padrone in faccia all' Armatore, questa clausula non può estendersi all' intelligenza che accordi al Proprietario della nave il diritto di rivalersene contro i suoi Assicuratori per fare loro pagare la perdita, o i danni cagionati per la mancanza di un Capitano da esso prescelto, e del fatto del quale è egli medesimo responsabile per la sola qualità di Proprietario armatore (25).

32. Cade altresì la questione, se gli Assicuratori, i quali si sono resi responsabili per la *baratterìa del Padrone* devano esserlo anche per la paccottiglia assicurata, se questa perdita arriva per colpa del Capitano incaricato, e commesso dal Proprietario di maneggiarla.

33. La clausula di esser tenuti per la *baratterìa del Padrone* è sicuramente di sua natura ristretta alle mancanze, o colpe in cui cade il Padrone nella sua espressa qualità, e non può sicuramente estendersi a quello di cui si rendesse colpevole in qualità di Negoziante, o di Amministratore, che è del tutto diversa da quella di Capitano. E per conseguenza, se il Padrone manca per negligenza, o per malizia nel suo ministero, gli Assicuratori sono tenuti alle conseguenze di tali mancanze, se si sono incaricati della causa che le produce, ma non sono però responsabili di quelle che commette in un altra qualità non espressa nella convenzione, ed a cui per la natura rigorosa di questo contratto, non

(24) *Casareg. disc.* 1 *n.* 75. *dise.* 10. *n* 14. „ ivi „ Quando navarcus positus est a domino mercium, tunc assecuratus sibi debet imputare quod talem præpositum elegerit, & assecurator non tenetur „ *Guidon de la mer chap.* 15. *artic.* 4. *Cleirac us, & coutum de la mer pag.* 318. *Emerigon chap.* 13. *sect.* 3. *pag.* 369.

(25) *Emerigon d. cap.* 12. *sect.* 3. §. 9

si può estendere l' obbligazione (26), lo che con più forte ragione deve dirsi se il Capitano dissipa, o male amministra la paccottiglia caricata alla sua consegna allorchè è arrivato al luogo del destino: Poichè essendo questo un risico di terra non compreso mai nelle obbligazioni degl' Assicuratori, non può per conseguenza essere in alcun modo a carico dei medesimi (27).

34. All' oggetto che la mancanza, e la colpa del Capitano possa dirsi una vera, e formale baratteria, per dedurne da ciò nei respettivi casi quando sia a carico degl' Assicuratori, o quando ne sieno liberati, hanno i Dottori stabilito, che devino necessariamente, e copulativamente concorrere la preesistente macchinazione del Capitano, ed il dolo preordinato a procurare il sinistro della nave, e delle cose assicurate (28).

35. E mancando la copulativa concorrenza di quei due requisiti, la colpa del Capitano non dicesi baratteria, e perciò il più delle volte se non è diversamente disposto da Legge municipale, o da convenzione, secondo le Leggi generali di questo contratto, deve cedere a danno degli Assicuratori (29).

36. Essendo poi la baratteria un delitto, questo per disposizione di ragione non si presume, ma deve rigorosamente, e concludentemente provarsi da colui che l' allega, e secondo il rigore delle regole che hanno luogo nelle materie odiose (30).

(26) *Casareg. disc.* 1. *n.* 75. *Giurba observ.* 73. *n.* 28. *De Luca de credit. disc.* 106. *n.* 33. *Rocca disp* 98. *n.* 1.

(27) Si è esaminato questo articolo nell' assicurazione commessa dai Sigg. Valle e Borghini in Trieste sopra qualunque mercanzia da caricarsi in Calcutta per Ostenda per conto del Cap. Giacomo Sons Toscano: Egli rese conto avanti il Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa; e furono condannati gli Assicuratori con Sentenza del 23. Settembre 1797. La Causa è esemplare sopra tale oggetto.

(28) *Strace. de assec. gloss.* 31. *n.* 1. *& seq. Havia de commerc. naval. cap.* 14. *n.* 24. *&* 18. *lib.* 3. *Ansald. de commerc. disc.* 70. *num.* 18. *e* 19. *Rocc. disp. iur. cap.* 97. *n.* 19. *& seq. Rot. Rom cor. Priolo dec.* 54. *n.* 4. *& dec.* 470. *n.* 7. *e fra le nuperrime tom.* 5. *par.* 1. *dec.* 192. *n.* 121.

(29) *Santern. de assec. par.* 4. *n.* 18 *in fin. Strace. gloss.* 2. *n.* 24. *Rota di Genova dec.* 166. *n.* 4. *e Rota Romana nelle nuperrime tom.* 5. *par.* 1. *decis.* 192. *n.* 13.

(30) *Giurba observ.* 73. *n.* 4. *Casar. disc.* 1. *n.* 80. *disc.* 225. *n.* 99 *Strace.*

37. Il *Rocca* (31) riporta, ed enumera i varj casi di baratteria vera e formale, che sono i seguenti:

Primo: Quando il Capitano fugge dolosamente colla nave, e mercanzie assicurate coll' animo premeditato di defraudare gli Interessati (32).

Secondo: Quando il Capitano collude con industria con i nemici, e ricevendo denaro per se medesimo, cagiona la perdita della nave, e mercanzie (33).

Terzo: Quando il Capitano ha erogato le mercanzie, o il loro prezzo in uso diverso da quello che gli era stato commesso (34).

Quarto: Quando il Capitano volontariamente muta' il viaggio della nave ad oggetto di usurparsi le mercanzie (35).

Quinto: Quando il Capitano a bella posta, e per industria ha procurato il naufragio, o l' investimento della nave, o l' incendio, come è frequentemente seguito nei casi sopra allegati, per l' oggetto di far credere deperite le mercanzie per appropriarsele, e farle quindi pervenire ad altro luogo sotto suo nome, o sivvero per aver parte nel recupero delle medesime (36).

Sesto: Quando il Capitano baratta le mercanzie che doveva caricare, e in vece di quelle vi pone cose di minor valore, o di nessuno per farne quindi il getto, o la perdita, come si è veduto arrivare nei tre casi del Padrone Roman, del Capitan Toso, e del Padrone Mortedo nell' anno 1785.

Settimo: Quando il Capitano avendo fatto assicurare la sua nave nel corpo, e attrazzi per una valuta eccedente il vero prezzo, talchè gli fa comodo di esigere la sicurtà piuttosto che ritenere il bastimento, a bella posta procura il

gloss. 31. *n.* 5. *Savary parer.* 60. *Rota in nuperr. t.* 5. *par.* 1. *dec.* 205. *n.* 37.

(31) *Rocca disp. iur. select. cap.* 97. *n.* 15. *& seq.*

(32) *Santern. de assec. par.* 3. *n.* 68 *vers. primo per fraudem Stracc. gloss.* 31. *n.* 2. *Balducc. ad Maer. observ.* 39 *n.* 13. *Mans. cons.* 42. *n.* 14. *Bertacchin. vot.* 160. *n.* 6.

(33) *Havia de commerc. naval. cap.* 42. *n.* 24. *e* 28. *Rocc. de assec. not.* 44 *n.* 139 *& seq.*

(34) *Thoro in suspend. decis. tom.* 2. *verb. assecuratores, il primo verb. in casu vero nostro.*

(35) *Leonin. cons.* 23 *n.* 6. *Marend. contr. iur. lib.* 23. *cap.* 50. *n.* 30. *Monac. dec. Flor.* 1. *per tot.*

(36) *Strace. de assec. gloss.* 31. *n.* 2 *Odd. cons.* 131. *n.* 15.

naufragiò, o l' investimento in modo tale da poterne fare l' abbandono ai suoi Assicuratori, come fu dubitato, e preteso dagl' Assicuratori stati a favore del Capitano Bellucci, che non ostante due sentenze a se favorevoli devenne con i medesimi a transazione (37), ma però relativamente al recupero da farsi.

38. Le congetture su cui ordinariamente si fondano gli Assicuratori per dare l' eccezione della baratteria, che non è molto rara, secondo ciò che nota la Rota Romana (38), sono per l' ordinario il vedere valutare le navi, e le mercanzie ad un prezzo per cui l' Assicurato abbia più interesse nella perdita, che nel salvo arrivo (39). Il vedere, che la nave destinata per lunghi viaggi non fosse di costruzione capace ad eseguirgli, nè fornita di equipaggi, o di persone adattate a quella navigazione, che si è figurato d' intraprendere (40).

39. Il vedere, o sapere che il Capitano ha tenuta una navigazione sospetta, e in vece di approdare ad un luogo sicuro è andato incontro ad inconvenienti che poteva evitare, si è lasciato sorprendere dai nemici, o non ha fatto ad essi quella resistenza che poteva, e doveva fare. O finalmente se ha abbandonato la nave, e le mercanzie quando non ve ne era bisogno, o fatta alcuna operazione di gettare in mare fogli, o robe, che abbia potuto dar luogo alla confiscazione anche presso quelle Nazioni, che non erano per diritto comune autorizzate a ciò fare (41). E se le giustificazioni del preteso sinistro non sono fatte con quella regolarità, ed esattezza che è necessaria, o che la natura del caso permetteva: presumendosi da tutto ciò la frode, ed il dolo per la parte del Capitano all' oggetto di colorire il suo delitto: Ma è però vero che tutte queste circostanze, o congetture vanno

(37) *Liburnen. Assecurationis navis* 20. *Sett.* 1784. *av. Della Pura*, e 15. *Luglio* 1785. *av. l' Aud. Vernaccini.*

(38) *Rot Rom. cor Ubago dec.* 99. *n.* 4. *cor. Dunoz iun. dec* 441. *in nuperr tom.* 5. *dec.* 205. *n.* 18

(39) *Rot. Rom. cor Priolo dec.* 470. *n* 7. *e d. dec.* 205 *n.* 19.

(40) *Loccen. de iur. maritim. lib.* 2 *cap.* 5. §. 10. *in fin. Oldemburg. itiner. iurid. tit.* 3. §. 83.

(41) *Rot. Rom. in rec. dec.* 54. *par.* 14. *n.* 243. *dec.* 7. *par.* 18. *in nuperr. tom.* 5. *dec.* 205. *n.* 22. *Monac. decis. Flor.* 1, *n.* 19,

solo combinate con i fatti precedenti, e con l' esecuzione nell' atto della pretesa baratterìa, ma vanno altresì rigorosamente giustificate nella loro precisione, all' oggetto che possino costituire quella piena prova che è necessaria per concludere un delitto (42).

40. Conclude finalmente il citato *Emerigon*, che allorquando il Capitano è imputato di baratterìa ad istanza di alcuno degl' Interessati, se è assoluto dal giudizio, siccome questa assoluzione riguarda l' onore della persona, che è dichiarata incapace di un tal delitto, non può essere attaccato da altri Interessati per il fatto stesso, ma non vi è altro mezzo per rimettere in treno l' accusa che di proseguire il primo giudizio per via di appello, all' oggetto di far riformare la sentenza (43).

Il *Park* nel cap. 5 parlando delle perdite cagionate dalla baratterìa del Capitano, o Marinari, va a indagare l' etimologìa della parola *baratterìa*: E riporta che *Postlethwaite* nel suo Dizionario di commercio definisce la *baratterìa* così = La baratterìa è commessa quando il Capitano della na= ve, o i Marinari ingannano i Proprietarj, o gli Assicura= tori, sia col portar via la nave, o col colarla a fondo, o = coll' abbandonarla, sia con dissiparne il carico = lo stesso Autore in un altro luogo osserva, che in senso di Marina una specie di baratterìa è quando il Capitano della nave inganna i Proprietarj, e Assicuratori, dando alla nave un corso differente dai loro ordini = Queste definizioni, continua il *Park*, comprendono le regole principali sulle quali si devo= no decidere i casi di baratterìa, le quali stabiliscono, che = qualunque atto del Capitano, o Marinari, di sua natura = criminale, o di grossa negligenza tendente al loro proprio = benefizio, o al pregiudizio dei Proprietarj della nave sen= za il loro consenso, o cognizione, è baratterìa. =

Perchè l' Assicurato abbia il diritto di repetere il pagamento del sinistro per il caso della baratterìa non è necessa-

(42) *Rot. Rom. in nuperrim. tom.* 5. *dec.* 205. *n.* 6. e *dec.* 435 *n.* 14.

(43) *Ansald. disc.* 70 *n.* 21. *Casaf.* 2 *reg. disc.* 1. *n.* 81. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 3. *in fin* Sentenza dei Consoli di Mare di Pisa del 9 Marzo 1797 in Causa Schiano, e Assicuratori.

rio, che la perdita sia accaduta *nell'atto della baratterìa*: Perchè è indifferente, che abbia avuto luogo durante il viaggio fraudolento, o dopo che la nave è ritornata al regolare corso: Perchè dal momento, che la nave è traviata dal suo retto sentiero, la baratterìa è commessa. E' però vero, che la perdita in conseguenza di un atto di baratterìa deve essere accaduta durante il viaggio assicurato, e dentro il termine limitato della polizza, altrimenti gli Assicuratori sono assoluti dal pagamento di tal sinistro: Dimodochè, se dopo avere il Capitano commessa una baratterìa con la deviazione di viaggio, o per delitto di contrabbando la nave arriva a salvamento al Porto del destino, e finisce il risico delli Assicuratori, questi non sono più tenuti ad alcuna cosa, se la nave è arrestata per l' atto del commesso contrabbando. Si riportano da questo Autore molti casi interessanti le questioni tra l' Assicurato, e l'Assicuratore. E si conclude, che i Regolamenti di Middleburgo, Amburgo, e Rotterdam hanno fissato le regole le più sicure, e precise sopra tale importante oggetto, le quali possono servir di norma, e di autorità a quelle Nazioni, che hanno sopra di esso le particolari disposizioni.

Il *Waskett* pag. 35 analizzando anch' esso la parola *baratterìa*, ne riporta tutte le antiche, e moderne definizioni date da tutti gli Autori del Gius marittimo, e la considera come un male epidemico quanto alla marinerìa, se l' onestà, e la diligenza di un Capitano non sappia prevenirlo. Riporta anch' esso diversi casi decisi sul rapporto delle diverse disposizioni date di tempo in tempo sopra questa materia: Ma si distende moltissimo sulla Decisione data da Lord Meerfield nel 10 Novembre 1774 sopra una Causa, che per molto tempo fu discussa avanti i Giudici di Londra. Si trattava di una polizza di sicurtà sopra effetti in nave Tommaso, e Matteo Cap. Brown da Londra a Seville, e la polizza comprendeva anche il caso della baratterìa. La nave apparteneva a Walles come proprietario del corpo; ma era stata caricata da Darwin per un particolare viaggio: E senza cognizione di Darwin era venuta a Guernesey, e quivi aveva preso dell' acquavite, contravvenendo ai suoi doveri. Partendo di là s' incontrò in una burrasca, da cui fu

sommamente danneggiata, e dovè entrare il Darmoutk: Di là dopo resarcita riprese il suo viaggio; ma nel navigare era tanto fortemente danneggiata, che si rese incapace di continuare il suo corso, e dovè dar fondo in Helford. La nave non fu confiscata rapporto agli effetti di contrabbando, ma in conseguenza del danno, che la nave aveva sofferto, gli effetti erano deperiti. L' Assicurato ripeteva questa perdita dagli Assicuratori. Cadde dunque la questione sulla deviazione del viaggio; sulla caricazione in contrabbando; e sulla irregolare condotta del Capitano contro gli ordini del Proprietario, e per un oggetto illecito: Dalle quali cause era proceduto il danno, e la deperizione delle mercanzie assicurate: E il caso fu dichiarato di baratteria.

Questo Autore fa anch' esso l' osservazione da me superiormente accennata, che sono molto varj, e frequenti gli atti di questa natura criminosa, che si commettono dalla Gente di Mare, specialmente in tempo di guerra, per i quali i Proprietarj, ma più specialmente gli Assicuratori soffrono dei danni immensi, per i quali le Leggi d' Inghilterra, come pure di molti altri luoghi, non hanno bastantemente provvisto nel modo di prevenirli, nè alla pena adeguata per castigarli: Giacchè in molti luoghi non resta contro di essi, che l' azione civile. Ed è appunto per questo, che ben rari sono i giudizj, che si fanno sopra tale importantissimo oggetto; E più rari gli esempj, nei quali gli Assicuratori abbiano poruto raffrenare la malizia della Gente di Mare, o la insaziabile cupidigia di certi Assicurati.

L' *Azuni* pag. 145 definisce parimente la baratteria per quel delitto, di cui un Capitano di nave si rende colpevole prevaricando nel suo ufizio con macchinazione, e dolo preordinato a fine di appropriarsi le merci ad esso lui consegnate. Il Regio Editto per il Consolato di Nizza de' 15 Luglio 1750 §. 51, e l' altro per la Sardegna del 30 Agosto 1770 cap. 5. §. 17. prescrivono, che senza un patto speciale non possa l' Assicuratore esser convenuto per baratteria o fatto commesso sulla nave dai marinari, o da altri.

In Portogallo la baratteria del Capitano, detta colà *ri balderia*, è considerata per caso fortuito, di cui l' Assicuratore è tenuto.

Osserva questo dotto Scrittore, che non deve sorprendere il ritrovarsi delle varietà nelle dottrine degli Autori su questa materia; giacchè si riconosce, che ciascuno ha scritto secondo gli usi del proprio Paese. Checchè ne sia della varietà di usi, e di opinioni, sembra che all' occorrenza si dovrebbe avere il maggior riguardo al disposto del Diritto comune per adattarlo ai casi, che possono insorgere sopra questa materia: quindi avuto per principio invariabile, secondo la *Leg.* 1. §. 5. *ff.° de exercit. act.*, che ogni fatto del Capitano dee subirlo colui, che lo propose, è d' uopo convenire, che il Proprietario di una nave dee soccombere ad ogni fatto del Capitano, di cui egli fece la scelta: onde a norma del §. 2 della stessa Legge competerà sempre l' azione contro l' esercitore per il delitto commesso da chiunque si trovi su di essa proposto alla navigazione.

Da questo principio ne deduce, che allorquando secondo le respettive clausule delle polizze gli Assicuratori sono sottoposti al pagamento dei danni cagionati dalla baratteria deve sempre preservarsi il diritto, e l' azione dell' indennizzazione a quelli contro questi, e contro la nave stessa.

Il delitto di baratteria è diverso dal vero, e proprio furto: giacchè questo si commette nascostamente contro la volontà del Padrone della cosa rubata: e l' altro cade sopra la nave, o merce affidata. Entrambi però devono considerarsi come appropriazione con frode dell' altrui roba.

Sarà escluso il Capitano dalla frode, o baratteria ogni volta che si servisse delle merci affidategli per bisogno indispensabile della stessa nave: Con che faccia ciò costare dai libri di nave, indennizzando in appresso prima d' ogni altro il Proprietario di esse al prezzo che saranno vendute al luogo della destinazione. Ovvio è stato questo caso ai tempi nostri, per i disgraziati arresti dei Capitani neutrali nei Porti di non loro destinazione.

E' esemplarissimo il caso della nave nominata Atlante Capitano Magnus Westermach Svedese di ritorno da San Bartolommeo a Livorno, che per supplire alle spese di una liberazione di arresto dovè vendere buona parte del carico: lo che fu approvato con Sentenza del Magistrato Consolare di Pisa del 5 Gennaio 1799.

Egualmente che fu assoluto dallo stesso Magistrato, non ostante la più acerrima contradizione del Ricevitore, il Capitano Niccolò Conduri del Brigantino San Niccolò di bandiera Russa, che fu obbligato a vendere in Neocastro una parte del carico commestibili senza ritirarne il prezzo; E ciò con Sentenza del 4 Settembre 1800.

I quali due casi stabiliscono le teorie sulle facoltà dei Capitani di prevalersi del carico per i bisogni indispensabili della nave senza incorrere nel delitto di baratteria.

E ciò è stato osservato in Livorno anche nei Giudizj di arbitrazione sopra diverse navi, che nell' anno 1799 erano dirette per Livorno, ma doverono trattenersi in Malta, ed a Palermo, e soccombere a molte spese di resarcimenti, e trattenimenti, per le quali furono obbligate a disporre di parte del carico: lo che fu approvato nel più forte conflitto dei Proprietarj, e Assicuratori a favore dei Capitani Pilcovich, Orebich Littizza, e Vocativo Ragusei, e Berengo Imperiale, coi Lodi proferiti dagli espertissimi Arbitri Cav. Avvocato Antonio Michon, e Dott. Luigi Papanti nei 12, 20, e 24 Marzo, e 12 Maggio 1800 esistenti nel Tribunale di Livorno.

Per compimento della trattativa di un oggetto così interessante, e in rapporto alla complicità, che nella baratteria possono avere il Sopracarico, o altri Agenti a bordo del bastimento, l' intervenzione dei quali libera gli Assicuratori *dal* pagamento del sinistro, non ostante che la polizza comprenda il caso della baratteria, credo opportuno di referire i seguenti casi.

Nel 2 Dicemb. 1766 Giuseppe Ferri, e Domenico Raffetti caricarono sopra la nave Elisabetta del Capitano Giov. Batista Nicolas alla consegna del Raffetti trenta migliara campeggio con un gruppo di zecchini 215. Il Ferri dette facoltà a Raffetti di vendere, e rinvestire il netto retratto dei primi effetti.

Il Ferri, e Raffetti nel 3 Dicembre 1766 riportarono le sicurtà per l' andata, e ritorno. Con Sentenza dei Consoli del Mare di Pisa del dì 7 Giugno 1767 fu denegata al Capitano Nicolas l' assoluzione dall' obbligo di consegnare ai Proprietarj, e con essi ai loro Assicuratori le mercanzie del

viaggio di ritorno di Alessandretta per Tacquia, e fu condannato il detto Capitano, e con lui il Rafferti proprietario, e procuratore a pagare a detti Proprietarj, e Assicuratori l' importare delle merci, con più le spese del Giudizio.

Il Sig. Domenico Bartolucci si era fatto in piena buona fede assicurare in Livorno per p. 5250 per conto di chi spetta sopra la nave SS. Annunziata, e San Francesco Xaverio del Capitano Antonio Roman Raguseo da Cadice per Livorno, di cui ho sopra parlato al §. 9: A giustificazione del risico produceva la lettera di ordine del Sig. Valerio di Martino di Cadice, soggetto ben cognito alla Piazza di Livorno, e la polizza di carico firmata dal Capitano: Per provare il sinistro produceva il Consolato fatto in Marsilia, dal quale resulta l' incendio seguito nelle vicinanze di Mentone; Ma costando dalla lettera d' ordine, che il denaro spettava al Capitano Andrea Gamugliesi, che in qualità di sopraccarico era sopra detta nave, e in conseguenza l' autore, o il correo della baratteria, gli Assicuratori furono intieramente assoluti dal pagamento di tutti quei tocchi, che riguardavano l' interesse del sopraccarico con Sentenza del 17 Luglio 1785. E nella stessa Sentenza devenne anche la Ruota di Genova sopra lo stesso sinistro, il quale benchè dependente dalla baratteria del Capitano, attesa la correità del sopraccarico, non rimase a peso degli Assicuratori. Le sicurtà per altro, che sopra lo stesso bastimento erano state fatte dai terzi Caricatori, che non avevano correlazione, nè causa col Capitano, e Sopraccarico, furono pagate in forza della polizza comprensiva la baratteria del Capitano.

La stessa questione fu agitata posteriormente sopra una sicurtà riportata dal Sig. Domenico Scotto sopra un carico vini per conto del Sig. Luigi Schiano di Procida, e sopra il corpo della martigana nominata la Purità, e San Francesco del Padrone Gaetano Scotto Napoletano, e gli Assicuratori di Livorno. Non era questione in fatto della baratteria del Padrone condannato per Sentenza criminale, e con esso il Sopraccarico in contumacia come correo. Si disputò dunque acremente se il fatto dell' Istitore portasse pregiudizio all' Assicurato preponente, e la Causa dal Tribunale competente essendo passata in arbitrazione nei Sigg. Cav. Avvocato

Michon, Avvocato Ferdinando Picchianti, e Dottor Luigi Papanti, dopo un lunghissimo esame si prevalsero della facoltà dello stralcio, ordinando agli Assicuratori di pagare a ragione di trenta per cento sopra i loro tocchi, ma rilasciando a carico dell' Assicurato le spese della Causa con loro Lodo del 12 Luglio 1793 esistente nel Tribunale di Livorno. L'Assicurato si chiamò ben contento di questa somma, acquietandosi al Lodo, sebbene la sicurtà non importasse meno di pezze 5000, talchè vi perdesse p. 3500, e le spese.

Per conto dello stesso Sig. Luigi Schiano, e del Prete Girolamo Schiano suo fratello, è sempre vegliante nei Tribunali di Toscana una impegnosa Causa colla Camera di Assicurazione di Trieste per dolosa baratteria sopra sei bastimenti sinistrati a danno degli Assicuratori nel Novembre 1795, sopra i quali tutti erano state fatte per conto delli Schiano delle vistose assicurazioni.

Gli Assicuratori pretendono di provare, che tutti questi sinistri erano proceduti da gravissime, ed inescusabili colpe del Prete D. Girolamo Schiano proprietario di tali bastimenti, e che la perdita sia stata accompagnata dalla baratteria, e dal concertato doloso del medesimo.

Ma il Prete Schiano è stato assoluto dalla condanna nel Giudizio criminale, dietro la quale i Sigg. Consoli del Mare di Pisa sotto dì 9 Marzo 1797 dichiararono nullo il sequestro commesso dagli Assicuratori sopra i bastimenti dello Srato, e li condannarono al pagamento di tutti i danni. Portata la Causa alla Ruota Fiorentina per il Giudizio civile, gli Assicuratori hanno cumulato molte prove sul preteso delitto, sulla causa di delinquere, e sulla irrilevanza del Giudizio criminale: Ma i Giudici hanno limitata la loro conferma alla prima Sentenza, e alla assoluzione dello Schiano dalle azioni contro di esso promosse dagli Assicuratori; ma l' hanno revocata nella parte, che condannava gli Assicuratori alla refezione dei danni del commesso sequestro, che si facevano ammontare a vistose somme: Con che è rimasto per ora provaro, che gli Assicuratori avevano avuto in principio un giusto sospetto, che gli autorizzava a commettere tal sequestro. La Sentenza è del 20 Marzo 1801, e si at-

= Questi casi (2) (dice egli) di inavvertenza, e di errore, = se il fatto non gli giustifica, sono di prova difficile, e so- = no questi errori per l' appunto come quelli che *commet- = tono bene spesso i Medici* nel curare i poveri infermi, co- = me si è veduto per nostra fatalità nei tempi di influenza, = che ho osservato *guarirne più facilmente chi aborriva = i Medici, che quelli che se ne valevano;* così segue = nelle navigazioni quando si intoppa in un vascello disgra- = ziato. =

4. Gli errori, o negligenze del Capitano possono riguardare o la preparazione della nave, o la navigazione di essa, o finalmente la conservazione delle mercanzie. Il Capitano è un mandatario pagato, il quale in conseguenza di questa qualità è tenuto della colpa levissima a favore dei Mandanti (3), nel modo appunto che è tenuto qualunque Custode di roba aliena, che riceve un prezzo della cura, che deve avere della cosa a lui affidata.

5 Questa è la proposizione, che distinguendo dai Vettori di terra i Capitani di nave, ammettono generalmente i Dottori: Poichè laddove i primi non sono tenuti a prestar la colpa levissima se non nel caso che si fossero assunti il pericolo della merce da trasportarsi, oppure avessero conseguita una mercede, ed un premio non per il solo trasporto, ma ancora per la custodia, e così avesse dedotta in patto una più esatta diligenza per il conseguimento di una mercede maggiore (4).

6. I secondi poi, cioè i Capitani di nave, o siano Vettori marittimi, essendo obbligati per le Leggi del commercio, o per natura del loro uffizio a fare quello che rigorosamente richiede la buona condotta, e la navigazione, ed a custodire colla massima diligenza le merci a loro affidate, giacchè gli Interessati nella nave, e nel carico per la natura

(2) *Targa ponderazioni marittime cap.* 70. *pag.* 243.

(3) *Leg.* 3. §. 5. *Leg.* 5. §. *nauta, Stypmann. par.* 4 *tit.* 5. *n.* 322. *Vinn. ad Leg. Rhod. p.* 33. *Strace. de nautic. par.* 2. *n.* 4 *Casareg. disc.* 19. *Targa cap.* 12. *n.* 27 *Valin art.* 9. *pag.* 373 *Emerigon chap.* 12. *sect.* 4.

(4) *Leg. qui mercedem ff. locat. Leg. in iudicium vers. custodia Cod. eodem Dec. resp.* 29. *n.* 32. *& seq. Rot. Rom. c r. Priol. dec.* 37. *n.* 16. *Magon dec. Flor.* 111. *n.* 55.

del viaggio hanno dovuto riporre necessariamente tutta la loro fiducia nei medesimi, sono in conseguenza tenuti verso detti interessati alla prestazione ancora della colpa levissima nel caso che pervenute le merci al loro destino si trovino in qualche forma danneggiate, specialmente perchè nella mercede convenuta per l' asportazione delle mercanzie, viene a restarvi compresa non solo l' obbligazione del trasporto, quanto ancora la custodia di esse (5). Qual disposizione è stata indistintamente ammessa da tutti i Tribunali, e per conseguenza se il Capitano per negligenza o per ignoranza ha fatto quello che fare non doveva, o ha omesso di far quello che doveva farsi, è tenuto alle conseguenze di questa sua colpa, giacchè per evitare la medesima è obbligato rigorosamente a condursi in tutto come qualunque diligentissimo padre di famiglia farebbe nell' amministrazione delle cose sue (6). Essendo puntualissima su questo punto la disposizione del Gius Comune nella *Leg. si merces §. qui columnam ff. locati* = Culpa autem abest si omnia facta sunt = *quæ diligentissimus* quisque observatum fuisset = e nel §. *penult. instit. locati* = ivi = Ab eo custodia talis desi- = deratur qualem diligentissimus pater familias suis rebus = adhibet. =

7. Ed in questi termini fu magistralmente deciso dalla Rota Fiorentina in certa Causa fra il Sig. Francesco Jermy, ed il Capitano Rankin (7) al §. 12 = ivi = Premesso adun-

(5) *L si merces §. qui columnam ff. locat. Falles in ration. in Pandect. lib. 19. tit. 2. de locat. & conduct. Noolt comment. ad lib. 19. tit. 22. ff. locat. Stracc. de naut. par. 2. n. 1. de assec. gloss. 15. n. 8. De Hæv. de commerc. nav. cap. 12. n. 30. Rot. Rom. coram Ludov. dec. 272. n. 4. e 5. Rota Fior. in Liburnen. seu Ianuen. Mandati 14. Agosto 1742. av. Bizzarrini, e Finetti artic. 1. §. 9. in Liburnen. Damnorum 8. Iunii 1766. §. 12. av. Montordi, in Liburnen. Refectionis Damnoram pr. Agosto 1742. §. a differenza av. Morelli, e modernamente la Rota di Genova nella Ianuen. Refectionis Damnorum, & interesse del pr. Giugno 1785 §. 23. av. l' Audit. Pompeo Baldasseroni mio fratello.*

(6) *Stracc. de naut. par. 3. num. 26* „ In culpa censeri debet magister navis, quod non præviderit id quod a diligente fuisset provisum „ *De Hævia de commere naval. cap. 12. n. 30. Ciriac. contr. 166. n. 11. Carocc. de locat. & conduct. par. 4. num. 14. Zacch. de salar. qu. 88 n. 26.*

(7) *Liburnen Refectionis Damnorum del dì 8. Giugno 1766. av. Montordi, e nel Voto del fu Sig. Auditor Morelli*

= que che il Capitano Rankin, che aveva condotto il tra-
= sporto del carico di grano, e segale a Livorno era tenuto
= anche alla colpa leggerissima, e perciò doveva osservare,
= e far tuttociò che avrebbe fatto qualunque espertissimo, e
= diligentissimo Capitano, o Condottiero di nave. =

8. E da questo indubitato principio ne deriva, che quando il Capitano di nave pervenuto al suo destino scarica, e consegna al Ricevitore le mercanzie danneggiate è tenuto ad escludere con prove positive, che a questo danno non abbia dato causa una qualche sua colpa ancorchè leggerissima, ma bensì un caso assolutamente fortuito, ed imprevedibile, al quale secondo le regole dell' arte, qualunque diligentissimo Capitano di nave non avrebbe potuto porre riparo, altrimenti se non conclude la prova esclusiva di qualunque sua colpa anche levissima, o se il caso che allega non è tale, che da qualunque diligentissimo non si fosse potuto nè prevedere, nè riparare, il Capitano è sempre tenuto al restauro di quel danno, che le mercanzie caricate sopra il suo bastimento abbiano sofferto nel decorso del viaggio (8).

9. Ed è tanto vera questa proposizione, che gli stessi Dottori sono arrivati a stabilire, che nell' ipotesi ancora che il danno comparisse tale da potersi verisimilmente qualificare per un effetto di mero caso fortuito, e non ostante il Capitano volesse esimersi dalla refezione dell' emenda del danno sarebbe tenuto, ed astretto alla prova concludente, che al caso in apparenza fortuito non abbia data causa, nè possa quello ripetersi da una qualche sua colpa benchè levissima:

nella Causa Fenzi, e Del Pace del 17. Febb. 1767. confermato dai Giudici di seconda Istanza.

(8) *Sebastiano Medici tract. de casib. fortuit. par. 1 qu. 14. num. 1. & seq. Mascard. de probat. in v. casus concl. 272. n. 1. Zacch. de salar. qu. 88. n. 6 Targa ponder marit. cap. 28. n. 9. Ciriac contr. 166. n. 15 e 16. Kurick ad ius marit. anseat. tit. 10. Rot. Roman. cor. Ludov. dec. 28. n 4. Rota Fiorentina nella Liburnen. Refection Damnorum pr. Agosto 1782. avanti Morelli § tutte queste considerazioni* „ ivi „Se il Capitano non voleva essere responsabile delle conseguenze del danno, era tenuto non solo a dimostrare, che il caso dal quale pretendeva, che desumesse la causa il danno, era tale da non potersi prevedere, nè riparare da qualunque diligentissimo; quanto ancora a concludere la prova esclusiva di qualunque sua colpa benchè levissima.

Tanto è il favore che le Leggi accordano al Commercio, e tanto è il rigore con cui riguardano le sospettose operazioni della Gente di mare (9): rigore però assai necessario, mentre la natura delle cose è tale, che molte frodi potrebbero introdursi, e pur troppo molte ve ne sono introdotte a danno del Commercio, delle quali è difficilissima la prova, onde occorre prevenire per quanto è possibile la mala versazione degl' interessi dei Negozianti.

10. Una delle colpe del Capitano è sicuramente l'ignoranza della sua arte, perchè quantunque si veda ogni giorno il contrario, le Leggi non ammettono che gli ignoranti esercitino un arte di cui non sono capaci, e però secondo la loro disposizione, l' imperizia si annovera fra le colpe (10), e le conseguenze che da questa imperizia derivano sono a carico di quello che con la sua ignoranza ha dato causa al danno.

11. Lo che quanto è vero in teorica, altrettanto è difficile a vedersi eseguito in pratica per la difficoltà della prova.

12. Dicesi parimente in colpa il Capitano allorchè non ha allestita, e bene attrazzata la sua nave per il destinato viaggio, essendo il primo dovere di esso di renderla forte, stagna, e adattata alla navigazione che deve fare, per lo che è tenuto all' emendazione di quei danni, che si provino procedenti dalla mancanza di questi necessari provvedimenti (11): come è tenuto, e responsabile a quello che possa ac-

(9) *Gozzadin. cons. 63. in princip. Corn cons. 318. n. 1. e 2. vol. 4. De Hevia de commerc. nav. cap. 12 n. 31. Stracc. de nav. par. 2. n. 4. vers quædam Ciriac. contr. for. cap. 166 n 18. e 19. Mascard. de probat. conclus. 272 n. 1. & seqq Rot. Rom. cor. Ludovis. dec. 278. n. 4. e 5.*

(10) *L. 132. ff. de reg. iur.* „ ivi „ *imperitia culpæ adnumeratur* „ *Strac. de naut. par. 3. n. 32. & seq. Kurick distr. de assec. pag. a me 647. e 698. & ad ius marit. anseat. tit. 3. artic. 1 Loxen. de iur. marit. lib. 2. cap. 1. §. 9. lib. 2. cap. 5. §. 10. & cap. 8. §. 6. & seqq.*

(11) *Consolato del Mare cap. 62. e molti seg. cap. 224. e 292. L. 19. §. 1. ff. locat. L. 6. §. 4 ff. de act. empt. Vinn. ad L. Rhod. p. 259. Targa cap. 12. n. 9. & seq. Stracc. de nav. par. 3 n. 11. Casareg. disc. 23. n. 66* „ ivi „ *Ad damni igitur emendationem tenebitur navis magister, si ex eo quod non bene picatam stipatam, ac integram navim præstaverit merces amissæ, vel deterioratæ factæ fuerint* „ *Rocc. de nav. n. 157. Valin art. 8. Emerigon chap. 12. sect. 4.*

cadere se non ha preso un conveniente equipaggio, e se non l' ha composto di persone idonee, e capaci al servizio della nave, e del viaggio che deve fare, essendo indubitato che per i luoghi di una più difficile navigazione non è qualunque marinaro capace di prestare l' intiero servizio, ma ve ne occorrono alcuni e pratici, ed istruiti che possano disimpegnare la nave da qualunque incontro. Ed in molti luoghi altresì occorre quello che dicesi *Piloto di terra*, o *di costa*, talchè se per mancanza di esso in quei luoghi ove è costume di provvedersi, la nave venisse a perdersi, o danneggiarsi, è indubitato che il Capitano sarebbe, come colpevole, condannato all' emendazione dei danni (12).

13. Non può altresì il Capitano senza incorrere nella colpa che l' obbliga all' indennizzazione, alterare nè il suo viaggio, nè il suo corso, come è esaminato nel titolo del dirottamento, nè può capricciosamente pretendere di passare per luoghi notoriamente poco sicuri, o fare alcuna operazione contraria indirettamente o alle Leggi del Mare, o all' interesse dei suoi Interessati, come sarebbe per il primo caso di inalberare un paviglione, che non sia quello del suo Sovrano, e con questa falsità soggettare la nave, ed il carico senza alcuna necessità ai danni, che non avrebbe incontrato, se avesse agito semplicemente; e per il secondo, come sarebbe, se non ostante la notizia di esser Pirati nella

(12) *L.* 16. *ff. de rei vindic. L.* 27. §. 9. e 11. *ff. ad L. aquiliam Stracc. de naut. par* 3. *n.* 12. *& seq. & n.* 36 *Loccen de iur. maritim. lib.* 2. *cap.* 8. *Kurick ad ius anseat. tit.* 3. *artic.* 2. *Rocc. de navib. n.* 162. *& seq. Rot. Roman. in nuperr. dec.* 205. *n.* 14 *& seq. tom.* 5. *par.* 1. *e la Rota Fiorent. nella Liburnen. Damnorum del dì* 8. *Giugno* 1766. *avanti Montordi* §. 16 „ivi„ In colpa pure pareva che potesse dirsi per non avere equipaggiata, e fornita la sua nave di quel numero di marinari, che meritava un bastimento di 180 tonnellate destinato a fare il viaggio da Londra a Livorno. Essendo provato, che una nave della portata della quale era quella del Capitano Rankin per il viaggio da Londra a Livorno non poteva dirsi bastantemente equipaggiata con soli otto marinari quanti, e non più ne aveva la nave predetta, per non essere tal numero di persone bastante per ben regolare a dovere un tal bastimento, per cui richiedevasi un numero assai maggiore non solo per l' ordinaria navigazione, quanto ancora nelle occorrenze delle burrasche, o altri accidenti. „

sua rotta, e che esso potesse con la sua nave o ritirarsi in qualche Porto sicuro, o sfuggirli prendendo qualche altro prudenziale partito, tuttavia abbia voluto seguitare quella rotta pericolosa, ed in quella sia stato dai Corsari predato, e finalmente non abbia voluto resistere ai Nemici, o ai Corsari, benchè fosse in grado di farlo (13).

14. E finalmente è il Capitano tenuto del danno che può derivare dall' avere caricata la nave al di là della di lei salutifera portata, talchè questo eccesso abbia prodotto il danno, o la perdita della nave, o di parte, o tutto l' istesso carico (14).

15. E di tutte quelle negligenze nella navigazione, l' incorso delle quali abbia potuto dar luogo a qualche danno che si sarebbe evitato se fatto avesse quello che gli altri diligenti Capitani sono soliti di fare, dal che se ne deduce in essi la colpa (15).

16. A tuttociò riguarda la colpa del Capitano nel suo ministero di Comandante la Nave. Ma siccome mercè il nolo che egli esige, è egli come si è detto custode delle mercanzie a lui consegnate, per conseguenza tutti i danni che procedono dalla mancanza di questa custodia sono a carico del Capitano, il quale deve restituire al Porto del destino le mercanzie tali quali le ha ricevute, a meno che il danno non proceda da un accidente che egli non abbia po-

(13) *Stracc. de naut. part.* 3. *n.* 15. e *n.* 50. *Kurick ad ius marit. hanseat. tit* 3. *art.* 19. *n.* 8. *De Hev. de commerc. nav. cap.* 12. *n.* 12. *Rocc. de nav. n.* 151. 185. e 190.

(14) *L.* 1. *ne quod oner. pub. Regolamento d' Anversa art.* 10. *Kurick loc. cit tit.* 3. *n.* 2. *Loccen. lib.* 2. *cap.* 8. §. 14. *Stracc. de naut. par.* 3. *num.* 13 *Roec. loc. cit. n.* 88.

(15) *Leg. fin. Cod. de navicular. De Hev. de commerc. nav. cap* 12. *n.* 4. *Strich disp* 27. *cap.* 2 §. 8. *in fin* „ Ad culpam quoque spectat si naves non habeant ignem nostri in summitate sua ad evitandum collusionis periculum „ *Binkersoek quæst. iuris priv. lib.* 4. *cap.* 22. „ ivi „ Culpam quoque considerandum est eiusque damnum passum est, nam si noctu sit obnetus, cum neque ignem haberet, neque clamaret ipse sibi damnum fecisse videtur, & me Senatore Supremus Senatus §. 3. novell. 1720. absolvit eos qui navigantes aliam navim navigantem depressarunt, contra si qui damnum debit neque ignem habuerit, neque clamaverit insolidum videtur teneri. „

tuto nè prevedere, nè impedire (16). Lo stivaggio della nave è una di quelle operazioni di cui il Capitano è responsabile, ed è chiara su questo punto la Legge del Consolato del Mare (17) in ordine alla quale è egli tenuto a quel danno che proviene da sua colpa, o negligenza, o poca previsione (18).

17. E queste stesse proposizioni ricevute presso tutti i Tribunali furono adottate, e canonizzate nell' anno 1746 dai Consoli del Mare di Pisa fra il Capitano Domenico Raffetti, ed il Sig. Giuseppe Rangoni.

18. Questo Capitano aveva caricate in Marsilia 400 sacca di granone con alcune casse di sapone, quali nella stiva della nave furono poste superiormente al granone. Accadde nel viaggio che i saponi cominciarono a colare, e questo colamento fu la causa immediata per cui il grano ne sofferse danno notabile. Discaricato in Livorno il granone ricusò il Sig. Rangoni di riceverlo liberamente, e fece istanza della vendita di quello all' Asta pubblica, e che fosse condannato il Capitano all' emenda del danno, atteso che il colame nel granone era derivato da colpa, e negligenza di quello, mediante il cattivo stivaggio stato irregolarmente eseguito.

(16) *Consolato del Mare cap.* 59 61 *& seq. Casareg. disc.* 19. *n.* 19 *Guidon de la mer chap.* 5. *art.* 5. *e* 6. *Cleirac pag.* 254. *Rocc. not.* 49.

(17) *Consolato del Mare cap.* 61. *ed ivi la spiegazione. Targa ponderazioni marit cap.* 27. *n.* 7. *e* 8. *Kurick ad ius marit. anseat. par.* 3. *art.* 19. *n.* 3.

(18) *L. item quæritur §. si naviculatius ff. locat. L. opus quod aversione vers. si tamen ff. eod. Stracc. de nav. n.* 11. *e n.* 158. *Stypmann. de iur. marit cap* 15. *de exercitor. act. n.* 352. *& seq.* „ ivi „ Tenetur igitur scilicet magister navis de omni damno quod quoquomodo contingere potuerit sive negligentia, & culpa, sive casu qui præcavere potuerit solus casus fortuitus, seu fatale damnum excipitur „ *Cocceius disp. iur. tit. de assec.* § 13 *n.* 48 *e* 49. *Mastrill. dec.* 284. *n.* 56. *& seq part.* 3. *Domat les Loix civ. liv.* 1. *tit.* 4. *De Lovage sect.* 8. *n.* 5. *Kurick ad ius marit. hanseat. art.* 19. *n.* 3. *Rocc. de nav. n.* 11. *e la Rota Fior. nella Liburnen. Refectionis Damnorum* 1. *Agosto* 1782 *av. Morelli §. perciò* „ ivi „ Perciò il danno referir si doveva al suo principio derivante dal fatto colposo del Capitano, atteso l'irregolare stivaggio delle respettive merci nella nave suddetta, ed in conseguenza verificato questo estremo ragion voleva, che dovesse essere responsabile di tutte quelle conseguenze, che dalla sua colpa, e mancanza ne erano derivate alle merci da esso caricate. „

19. Si oppose il Capitano pretendendo, che la causa immediata del danno dovesse repetersi non da sua colpa, ma dalle burrasche di Mare sofferte, e dall' essere stato incassato il sapone troppo fresco, e come tale soggetto a struggersi facilmente.

20. Nonostante peraltro tali opposizioni, e la giustificazione ancora, che il granone quando fu caricato era vecchio, con Sentenza del dì 8 Agosto 1746 fu condannato il Capitano Raffetti all' emenda del danno cagionato al granone dai saponi.

21. E nelli stessi precisi termini con molto strepito di Giudizio fu deciso dalla Rota Fiorentina nella Causa fra il Capitano Jacob Jensen Danese, e i Sigg. Jaume Padre, e Figli, nella quale si disputava, che il cattivo stivaggio della nave avesse cagionato il danno a certi tabacchi, come rilevasi dalla celebre Decisione *Liburnen. Refectionis Damnorum* del primo Agosto 1782 av. il Sig. Cav. Auditor *Morelli*, che è pienissima sopra questo articolo.

22. E conforme a questa disposizione generale è la Legislazione di Francia, conforme concludono le Ordinazioni del 1781 al titolo sesto delle Assicurazioni tit. 28, ed al tit. 7 delle avarie art. 4 (19).

23. Le Ordinazioni di Rotterdam al §. 124 dispongono = In conseguenza il Padrone è obbligato di allestire la nave = per il destinato viaggio, e provvederla di tutto il necessa- = rio. Il Padrone prenderà ancora il carico a bordo, e lo = stiverà, o farà stivare in modo proprio, ed averà cura = del necessario stivaggio; ed in caso di trascurazione, o = negligenza intorno a quanto riguarda l' allestimento della = nave, come pure il caricarla, e stivarla. =

(19) *artic. 3. delle Ordinazioni di Wisbuy, Loccen. de. iur. marit. libr. 2 cap. 5. n. 12. Valin tom. 2. tit. des assurances articl. 28.* „ ivi „ C' est la faute du maitre, è des mariniers, si les Marchandises recoivent du dommage lors du leurs chargement faute des bons guindages, & cordages, ou parce que la monouvre est mal faite, & que le navire n' est pas bien amarré ou pendant les voyages pour n' avoir pas bien fermé les ecoutilles. De meme si les Marchandises ont été mal placées, dans le navire comme si ce sont des Marchandises seches mises sous des barriques d' huile, d' eau de vie, Vin. &c. „ Si le navire est surchargé, si l' y a sustraction ou alteration d' une partie des effects. „

24. Il Padrone, ed i Proprietarj per esso saranno obbligati a far buono il danno, che da ciò deriva, cioè ciascheduno Proprietario tanto quanto costa la sua parte della nave, e non più, ed all' art. 2 = Un Padrone è obbligato di dar = sodisfazione agl' Interessati per qualunque danno accaduto = al bastimento per la sua cattiva condotta, o apparente negligenza, come ancora ai Noleggiatori rispetto alle mercanzie imbarcate al bordo del suo bastimento, ed a lui confidate. =

25. Le Leggi marittime di Prussia al §. 28 stabiliscono = Quando per sbaglio, o negligenza, o per malizia, inganno, e fallacia del Padrone della Nave, o della sua Gente, o del Proprietario, oppure degli altri uniti Noleggiatori, o da qualunque altra cagione accaderà qualche danno alla nave, o mercanzie assicurate, la Parte che si fa assicurare non essendovi in maniera veruna accessoria, gli Assicuratori saranno obbligati a rifare tali danni proporzionatamente alle somme per le quali si sono firmati, sebbene non ne sia fatta veruna particolar menzione nella Polizza; essendo però permesso loro d' indennizzarsi tanto sopra la persona, quanto sopra gli effetti dei delinquenti, ed ancora sopra la nave, se il Padrone di essa, o l'Equipaggio sia colpevole = In caso che il Padrone o all' istigazione di un' altro Noleggiatore, o di qualunque altra persona, o di sua propria volontà senza veruna necessità ve*leggi ad altri luoghi*, che a quelli per cui fu destinato, o se in caso di pericolo trascurerà di procurare per quanto è possibile di entrare in luogo di sicurezza, la Sicurtà resterà in piena forza, ma l' Assicuratore averà il suo regresso contro il Padrone, e la Nave per qualunque danno, e pregiudizio da ciò cagionato.

26. Le Costituzioni di Amburgo prescrivono, che i danni cagionati dalla negligenza, errore, o malizia dei Capitani, e loro Equipaggio devono essere a carico degli Assicuratori, col regresso però contro di essi, e concludono = Se nasce qualche danno perchè le mercanzie a bordo non furono sufficientemente assicurate, o perchè male stivate, gli Assicuratori sono allora certamente obbligati a buonificare il danno come mentovato avanti; ma l' Assicurato

= prima del pagamento di questo farà tutti li suoi sforzi per = recuperare la sua perdita dal Padrone, o dalla Nave, o = dal Nolo: Ma se questo non bastasse, o che non vi fosse = da recuperare cosa veruna, allora l' Assicuratore è obbli- = gato a pagare la perdita. =

27. Dal che si conclude che in questi casi la di lui obbligazione è meramente sussidiaria, e nella totale mancanza di facoltà nel Padrone nella Nave, e nel Nolo di resarcirla.

28 Ed all' art. 3 di detto titolo = ivi = Se una nave = non fu ben fornita, e ben serrata, o che per ignoranza = o negligenza del Padrone qualche mercanzie umide, e li- = quide furono messe, e stivate sopra altre mercanzie sog- = gette a guastarsi, e che queste ne restassero infette, dan- = neggiate, o guaste, deve osservarsi il metodo medesimo = che è stato prescritto nel precedente articolo = E lo stesso è prescritto dalle Ordinanze di Svezia, e di Danimarca, come si è riferito nel titolo precedente.

29. Fra le colpe del Capitano che tanto la disposizione di ragione, quanto le particolari costituzioni hanno preso in considerazione, vi è anche quella che procede dall' urto in un altro bastimento, della mancanza di quelle diligenze che il Capitano è tenuto di usare per finire sollecitamente, ed a salvamento il suo viaggio. Poichè il danno che proviene dall' investimento dell' urto in altro bastimento riguardasi come raro, ed insolito a succedere, e specialmente se accada fra due navi che navigano in Mare libero, e aperto, poichè in tal caso non è facile ad accadere senza qualche colpa dei Condottieri delle navi (20), onde è a rigoroso peso del Capitano il giustificare se sia avvenuto senza alcuna sua colpa (21).

30. Esemplarissima su questo proposito è stata nei Tribunali di Toscana la questione avuta nel 1764. dal Sig. Gio-

(20) *Ulpian. nella L. 29. §. 5. ff. ad L. aquil. Stracc. de naut. par. 3. n. 43 Peck. ad tit. ad Leg. Rhod. lib. 5. pag. a me 869. Strick disput. iur. volum. 8 disput. 27. cap. 2. de diversitate damnorum per inversum, seu collusionem navium dati §. 5.*

(21) *Stracc. de nav. par. 2. num 6. De Hevia de commerc. naval. cap. 12. num. 31.*

vanni Cambiaso di Domenico con il Capitano Pietro Baston Comandante della Nave il Cacciatore Reale di bandiera Inglese nella memorabile penuria di grani occorsa in quell' anno ai danni di quasi tutta l' Italia. Condurre doveva un carico di detti commestibili al prelodato Signor Cambiaso, che per colpa di esso Capitano venne orribilmente ritardato, talchè ascesero a somma assai cospicua i danni, che fu condannato a resarcire, inerendo alle proposizioni superiormente stabilite sulla negligenza, e fatto colposo del Capitano. Magistrale su questo proposito è la Decisione pabblicata sotto dì primo Settembre 1764 dal Magistrato Consolare a relazione dell' Illustriss. Sig. Carlo Rossi Segretario in quel tempo ed ora primo meritissimo Residente in detto Magistrato.

31. Il Capitano deve altresì corrispondere dei furti, che seguono nella Nave, e delle mancanze che si trovano nelle mercanzie, le quali non possono avere nn' altra legittima causa (22), essendo per regola generale il Capitano tenuto a restituire a chi spetta ogni cosa che sia stata introdotta nella sua nave tale quale in essa fu ricevuta (23). Ed è regola di ragione nel Gius marittimo stabilita, che mancando il Capitano di consegnare le merci, o non facendolo in quel buono stato in cui gli furono consegnate, non solo è tenuto all' emenda del danno, ma perde ancora il diritto alla sodistazione del nolo (24). E così fu giudicato nel Tribunale Consolare di Pisa in una Causa fra il Sig. David De

(22) *Hevia de commerc. nav cap. 12. n 34. Loccen. de iur. marit. lib. 3. cap. 9. n. 2.*

(23) *L. 3. e 5. ff. de naut. caup. & stab. Targa cap 18. n. 2. Stypmann. ad ius mar't. hanseat. cap. 10. n. 189. cap. 15 n. 322. Straec. de nav par. 2 n. 33. Casareg disc. 19. n. 32. e disc. 23. n. 78 Valin tit. de cavit art. 9 §. 1. Emerigon chap 12. sect 4.*

(24) *L cum personas Cod. de naut. fœnor. ed iv. Bald n. 16. Escobar de ratioc. cap. 18. n. 32 e 33. Riminald. iun. cons. 411 n. 35. Zasch. de salar. qu. 88. n. 26 e 27. Casareg. disc. 23 n. 16. e n. 85.* „ ivi „ Non solum teneatur naviculatius ad emendationem damni eius dolo, vel culpa mercibus obventi, ut in præmissis casibus, ac aliis huiusmodi, sed mercedem sive navillam etiam prætendere non potest „ *Kurick ad ius marit. hanseat. tit 9. art. 2. in fin* „ ivi „ Bona quæ ad locum destinatum non devenerunt, sed in mari perierunt, aut alias culpa naucleri, & nautarum corrupta sunt nullum naulum præstare, ac propterea nauclerium ratione damni sua culpa dati responderi tenere. „

Montel, e il Capitano Nil Offman, in cui si questionava la refusione del danno in due mezze coffe di cera che apparivano sdrucite, e poi ricucite con spago impeciato, e in cui il Capitano predetto fu condannato alla refezione di detti danni con Sentenza del 27 Settembre 1779.

32. Allorchè si parla della negligenza, o colpa del Capitano, s' intende compresa in essa anche qualunque mancanza dell' Equipaggio, che non possa attribuirsi a caso fortuito, giacchè il Capitano è obbligato a tenere gli occhi aperti sulla condotta dei suoi Marinari, e rimane sempre responsabile dei furti fatti, e dei danni cagionati dai medesimi, a meno che non giustifichi di non averli potuti impedire, per i quali gli Assicuratori non son tenuti se non hanno espressamente convenuta l' obbligazione per la baratteria del Padrone (25).

33. Sotto l' espressione di Padrone comprendonsi in questo caso tutti quelli che sono a salario nella nave (26).

34. La maniera con cui il Capitano può, e deve tenere a freno il suo Equipaggio, è una parte più della disciplina, che dell' interesse del commercio, tuttavolta i Dottori scendono anche a questa secondo le respettive Ordinanze di Marina (27).

35. In ordine alla disposizione dell' enunciata *Leg. prima ff. nautæ*, il Capitano è garante non solamente della mala condotta dei Marinari, ma ancora di quella dei Passeggieri = factum non solum nautarum præstare debet, sed & = vectorum. =

36. Dal che sembra, secondo l'autorevole testimonianza del Sig. *Emerigon*, che gli Assicuratori non dovrebbero corrispondere delle perdite, e danni cagionati sul Mare dai Passeggieri, o dalla Gente di guerra = Ciò è vero, dic' egli, = se però è stato in potere del Capitano d' impedire il dan-

(25) *L. pr. §. 1. ff. nautæ, Consolato del Mare cap. 59. 77. e 195. Casareg. disc. 23. n. 81. Kurick pag. 724. n. 9. Stracc. de naut. par. 3. n. 8.*

(26) *Emerigon ch. 12. sect. 5. in fin.*

(27) *Consolato del Mare capit. 141. Stracc. de naut. par. 5. §. 4. Vinn. & Peck. ad L. Rhod. pag. 1. Kurick pag. 693. & seq. Targa cap. 72. num. 17. Stypmann. par. 4. cap. 20. n. 48. Loccen. lib. 3. cap. 8. n. 13. Valin art. 2. e 3. tit des matelots, & artic. 22. tit. du Capitain. Pothier n. 64. Emerigon chap. 12. sect. 5.*

= no, e non l' ha fatto = Ma se non vi è stata assolutamente alcuna mancanza dalla sua parte, l' accidente arrivato sul Mare per il delitto dei Passeggieri, o dalla Gente di guerra, resta un caso fortuito a carico degli Assicuratori. Come lo è altresì la rivolta dell' Equipaggio anche in quei casi dove è stata inclusa nella sicurtà la baratteria (28).

37. In quei Luoghi peraltro ove le particolari Costituzioni esimono gli Assicuratori dalle conseguenze della colpa del Padrone, e Marinari, è indubitato che non sono responsabili nè della rivolta dell' Equipaggio, nè delle provate distinzioni che in Mare possono occorrere (29). L' *Emerigon* riporta il caso di una ribellione occorsa a bordo della Nave l' Aurora, Capitano Mouton Francese. Avendo l' Equipaggio preteso che la Nave facesse molta acqua, e che perciò occorresse di rilasciare in qualche Porto, e il Capitano non volendo a ciò aderire, in conseguenza di che l' Equipaggio si armò; onde il Capitano, e gli Uffiziali non potendo resistere, doverono drizzar la rotta al Porto meno lontano, facendo di tutto, il consueto Processo verbale: ma pochi giorni dopo, la Nave fu presa da un Brigantino Inglese. Gli Assicuratori pretendevano che al sinistro avesse dato luogo la rivolta dell' Equipaggio, come quella che aveva obbligato il Capitano a una rotta che non era la sua, e che perciò non erano tenuti ad alcuna cosa. La prova della ribellione non essendo arrivata al punto di far condannare i *Marinari*, furono assoluti, e l' Ammiraglità di Marsilia con Sentenza del 6 Giugno 1747 condannò gli Assicuratori a pagare la perdita, ed essi si acquietarono a questo Giudizio: Ed altra simile Sentenza fu data dall' Ammiraglità contro gli Assicuratori sotto dì 22 Gennaio 1763, per una ribellione pretesa sopra il Vascello la Vittoria, Capitano Giovanni Brinquant.

38. Lo stesso fu ultimamente giudicato dal Tribunale dei Consoli del Mare di Pisa nel celebre caso della Nave nominata la Granduchessa di Toscana, comandata dal Capitano Guglielmo Blackett Inglese, con Sentenza dell' 11 Di-

(28) *Targa cap.* 68. *e cap.* 74. *Casareg. disc.* 1. *n.* 75.
(29) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 7.

cembre 1784. Il Capitano Blackett nel partire da Livorno con un ricco carico per Londra, disgraziatamente arrolò fra il suo Equipaggio tre Schiavoni, i quali colta l' opportunità della notte uccisero il primo, ed il secondo Piloto, ferirono crudelmente in più luoghi il Capitano, e parte dell' Equipaggio, s' impadronirono delle armi della Nave, ed obbligarono tutti ad abbandonare la medesima, e così liberi la trassero fuori di cammino; finchè arrivati al Zante, mercè le precauzioni prese da Livorno, e la diligenza del Console Inglese in detta Isola, riuscì di recuperarla ben molti mesi dopo che il fatto era seguito. Il Capitano restituitosi a Livorno fece il suo consolato, e domandò di essere assoluto dalle conseguenze di questa orribile ribellione, e che il caso fosse rilasciato a peso di chi aveva corso sopra detta nave, e carico, risico, pericolo, e fortuna, conforme ottenne con l' enunciata Sentenza.

39. Nè peraltro il rigore delle Leggi è preciso per tenere a conto i Capitani, e la Gente di Mare; l' industria di essi non è punto minore per esimersi da qualunque conseguenza della loro colpa, o negligenza. La Legge gli scusa, qualora possino provare che i danni procedono da tutt' altra causa, che dalla loro colpa, o negligenza, o sivvero giustifichino che non potevano prevedere, o impedire gl' inconvenienti che sono accaduti: Ed ammette il Testimoniale che si fa da esso Capitano, e dal suo Equipaggio, come un documento sufficiente a concludere qualunque prova.

40. E' verissimo che in tutti i tempi le provide Leggi hanno pensato a provvedere gli Uomini costituiti in società dei più efficaci rimedj per ottenere ciò che possa essere loro di ragione dovuto, arrivando al segno di accordar forza, e privilegio anche a quegl' atti, che di sua natura sarebbero difettosi; ma gli Uomini più inclinati al male, che al bene, non hanno mai studiato niente più, che di abusare di tali benefiche provvidenze a danno della Società, convertendo in altrui pregiudizio ciò che era unicamente accordato in sussidio della giustizia.

41. Riconoscendo gli antichi Romani le difficoltà di provare le conseguenze, che a danno di una Nave, e di un Capitano possono derivare dalle burrasche che accadono in

Mare, pensarono saviamente a dare alle relazioni del Capitano medesimo, e del suo Equipaggio una pienissima fede, conforme rilevasi dalla *Leg. Si quis Navicularius Cod. de naufrag.*; fede, che trattandosi del proprio interesse, non avrebbero potuto meritare, senza il soccorso di questa Legge (30).

42. I Capitani all' opposto beneficati dalla Legge con un benefizio così singolare, ad altro bene spesso non pensano con i loro consolati, che ad abusare di un tal privilegio, per far soccombere e i Proprietarj dei Bastimenti, e quelli delle Merci alla loro fede commesse, al pagamento di tutti quei danni che accadono per Mare, la massima parte dei quali, come fortuiti, esser dovrebbero, come si è detto, a carico della Nave, o di essi Capitani, in correspettività dei noli, che le merci pagano non solo per la condotta, quanto per la consegna.

43. E' però vero, che sebbene il consolato, che così chiamasi il deposto che fa a suo favore il Capitano, autorizzato dalla fede dei suoi Offiziali, ed Equipaggio, sia atto e capace a provare i sinistri, ed i fatti di Mare (31), nei quali non può altrimenti che per mezzo dell' Equipaggio venirsi in chiaro, e questo per un particolare riguardo al Commercio marittimo, non può mai essere di alcun peso a provare il fatto di Terra, quale è quello della caricazione, secondo ciò che spiegando l' efficacia dell' enunciata Legge, *insegnano* senza contraddittore tutti gli Scrittori di Gius marittimo; e così fu deciso dal Consolato del Mare di Pisa con Sentenza del 31 Agosto 1707 in una Causa fra il Capitano Giovann Antonio Ferro, ed i Signori Vitali, e Giavarini, nella quale fu dichiarato che il consolato non prova se non i fatti successi al Mare: Ed in una Causa fra il Capitano Roberto Grean, ed il Sig. Filippo Guglielmo Huigens con Sentenza del 5 Dicembre 1717 fu detto: = Che il

(30) *Leg. nullus ff. de testibus Leg. omnibus* 10 *ff. eod.*

(31) *L. 2. e 3 Cod de naufrag. lib.* 11. *Loccen. de iur. marit libr* 3. *cap.* 11. *n.* 6. *Pecch. de re nautic. ad Leg.* 2. *C. de naufrag. Rocca resp.* 34 *n.* 2 *Capyc Latr. dec.* 60. *n* 1. *la Rota dopo l' Urceol. de transact. dec.* 53. *n.* 8. *e la Rota Fior. nel Tesoro Ombrosian. tom.* 3. *dec.* 44. *n.* 5.

ordinariamente non hanno luogo, che quando il Ricevitore è scoperto di sicurtà, e che dovendo risentire in proprio il danno, che si ritrova nel carico, cerca di sgravarsene, se gli è possibile, imputandone la causa alla colpa del Capitano. Nella disputa sull' avaria generale del Capitano Dadaria assoluto con Sentenza del 12 Luglio 1791, e nell' altra del Capitano Niccolò Condun assoluto con Sentenza del 24 Settembre 1800, vi sono le prove di questa verità: Giacchè nel primo caso trattandosi con gli Assicuratori non poterono ottenere cosa alcuna contro il Capitano; Nel secondo, questionandosi tra il Sig. Rambaud ricevitore, e il Capitano, per quanto il secondo fosse assoluto dalle operazioni fatte in viaggio, dovè però cautelare il Ricevitore per la verificazione dei fatti di terra relativi al carico.

Il *Park*, il *Waskett*, e l' *Azuni* parlano diffusamente delle negligenze del Capitano, ed Equipaggio sotto il titolo della baratteria, il quale ha una estensione tanto grande, che abbraccia tutti gli atti del Capitano, ed Equipaggio: Onde è che tali Autori riportano in confuso i casi, che riguardano le perdite derivate dalla negligenza con quelli derivati dalla colpa; giacchè quanto agli effetti civili conducono alle stesse conseguenze.

E' singolare il caso accaduto nel 1792 in una sicurtà riportata dai Sigg. Benedetto Altaras e Fratelli, per ordine del Sig. Jacob Bellios di Venezia, e per conto di chi si sia sopra corpo, arrazzi, armamento, paghe, e panatiche, ultime spedizioni, premj di sicurtà, sconti ed utili valutati d' accordo per pezze scimila da otto reali, vagliano, o non vagliano sopra il brigantino nominato la Provvidenza del Capitano Carlo Giovanni Scarpa Veneto da Cipro a Alessandretta, e ritorno da Alessandretta per Venezia &c.

Accaduto il sinistro, l' Assicurato per provarne l' estremo presentò il Consolato fatto dal Capitano Scarpa in Alessandretta nel 19 Luglio 1791, dal quale in sostanza resultava, che partito detto Capitano col suo bastimento dalla Rada di Alessandretta nella notte del dì 2 Agosto, essendo sulla Costa di Cheris si trovò col bastimento investito in terra colla prua su quella Rada in faccia al Castello in tempo che esso *ritrovavasi a dormire per trascuratezza*

della gente di guardia, che per la placidezza della notte si era lasciata sorprendere dal sonno: ed in conseguenza di questo investimento, avendo dovuto sbarcare in terra diversi attrazzi, e mercanzie per liberarsi, il Pascià di quel luogo arrestò il bastimento, e volle un diritto di 2500 piastre, per le quali s' impadronì degli effetti spettanti al Capitano, ed Equipaggio.

Il Sig. Belilios rimborsò al Cap. Scarpa la detta somma, e dopo fatto il pagamento venne a ripetetlo dagli Assicuratori di Livorno, i quali si opposero principalmente sul fondamento, che tutto il danno derivando dalla colpa, e negligenza del Capitano, ed Equipaggio da essi confessata, gli Assicuratori di Livorno non erano di questa responsabili; ed il Sig. Belilios aveva pregiudicato le loro ragioni col libero pagamento fatto a detto Capitano.

Contestata la lite, ne fu commessa la decisione per arbitraggio al chiarissimo Sig. Avvocato Antonio Michon per parte dell' Assicurato, ed a me per parte degli Assicuratori, che avendo profondamente esaminato il fatto, e l' articolo, ed impegnate le Parti a rispondere ai nostri dubbj comunicati in scritto, concordemente con nostro Lodo del dì 6 Agosto 1792 esistente negli atti del Tribunale di Livorno, dichiaramino doversi assolvere gli Assicuratori dal pagamento di lire 6975 piccole venete state pagate dal Sig. Belilios di Venezia al Capitano Scarpa per le spese incontrate nell' investimento accaduto al suo bastimento: Riservando al medesimo le sue ragioni contro il Capitano Scarpa, e suo Equipaggio, ed altri di ragione obbligati a forma del Consolato del 19 Luglio 1791. le Parti si acquietarono a questo Lodo.

Se tutti i Capitani di nave facessero con tanta ingenuità i loro deposti si conoscerebbero meno avarie generali, e gli Assicuratori potrebbero evitare innumerabili pregiudizj, che per mezzo di tali deposti la gente di mare procura sempre di portare a loro carico.

TITOLO TERZO

Dei Sinistri, e Danni cagionati da tempeste.

CONvengono tutte le Leggi di Assicurazione, che gli Assicuratori esser devono responsabili di tutti quei danni, che cagionati vengono alle cose da essi assicurate da casi di Mare nel corso della navigazione, fra i quali sicuramente il più ovvio è quello delle *tempeste*.

2. Si è altrove esaminato, e discusso formalmente l' articolo dei danni, che procedendo dalla natura della cosa assicurata, non sono a carico degli Assicuratori; se pure tali danni non procedono da qualche tempesta che li abbia o del tutto suscitati, o in gran parte aumentati; nel qual caso intieramente, o per quell' aumento che dalla tempesta procede, restano a carico degli Assicuratori, conforme si è parlato nel primo Tomo di questo Trattato P. 3. Tit. 2.

3. Sotto questo nome di *tempesta*, sebbene s' intenda nel suo latino significato il tempo tanto buono, che cattivo, secondo l' erudita distinzione dello *Scaccia*, adottata dall' *Emerigon* (1), secondo per altro la volgare intelligenza è quella avversità di mare, di venti, o di altre naturali calamità, che in Mare cagionano la burrasca, ed in Terra quei danni che la diversità del Luogo permetta (2), ma nel linguaggio più adattato al nostro Contratto, s' intende comunemente quell' agitazione violenta dei venti, che produce lo sconvolgimento delle acque del Mare, e tutti quei casi fortuiti che accadono in Mare, e per cause che non si potevano prevedere, e riparare, per le quali gli Assicuratori che si sono assunti l' obbligazione indefinita di correre qualunque risico dei casi del Mare, sono indistintamente tenuti (3) alla indennizzazione di quelle perdite, e danni, che da

(1) *Stracc gloss.* 17 *n.* 2.

(2) *L.* 2. § *si non propter vers. quod diximus L. si quis caut. L. si stultus in* §. *frumenta ff. de contrahen empt. Scacc. gloss.* 17. „ tempestatis verbo intelligimus sive maritimam, sive terrestrem „ *& gloss.* 22. *n.* 2. *Santern. de spons. & fid. par* 3. *n.* 61.

(3) *Gloss. in Leg. si quis surdum ff. locat. & Cod. Alexand cons.* 3. *n* 3. *lib.* 2. *Ruin iun. cons.* 92 *n* 1. *lib.* 1. *Stracc. de assec. gloss.* 15. *per tot.*

questi fatti procedono. Questa è Legislazione universale (4); ed è puntualissima su questo punto la dottrina del *Targa*, sommamente commendata, e ricevuta da tutti i Tribunali, che distinguendo i casi, e i danni, conclude (5) = Sebbene = tutti i casi fatali nei quali s' inciampa sono fortuiti, e = pajono di conto di chi gli assicura, ad ogni modo questa = proposizione non è assolutamente vera, perchè se v. gr. = per la lunghezza del viaggio si consumasse, o corrompes- = se naturalmente alcuna di quelle cose che si caricano, = non è tenuto chi assicurò da infortunj, eppure questo è = infortunio in Mare, ma se si dannificasse per tormento = è tenuto, essendo accidente soprannaturale. = Dal che ne succede, che per li naturali non è tenuto chi assicura; e per conoscere se il danno sia naturale, o causato da accidente fatale, si deve stare alle prove.

4. E più sotto, enumerando i casi causati da accidente fortuito, e non da naturale, e per i quali è tenuto l' Assicuratore, pone in primo luogo quello derivante da fortuna di Mare = ivi = Il primo è di fortuna di Mare . . . . *e per = il quale è tenuto chi assicura* = (6): E così distinguendo, è stato più volte stabilito dai nostri Tribunali di Toscana. Primieramente con Sentenza del 13 Ottobre 1707, i Consoli del Mare di Pisa assolverono il Padrone Giacomo Restouble dalla refezione dei danni, che i Ricevitori pretendevano cagionati per colpa del Capitano alle 48 balle di saje a loro dirette, che rifusero sopra gli Assicurarori, per la ragione che il consolato fatto in quel caso, concludentemente e sinceramente portava, che detto Padrone Restouble nel breve viaggio da Marsilia a Livorno aveva sofferte diverse fierissime burrasche, le quali avevano introdotta l' acqua nella Nave, e così cagionati i danni ritrovati nelle mercanzie.

5. Lo stesso articolo fu deciso nella celebre Causa

(4) *Wedderkoop ad ius naut. tit. 7. § 87, & seq. Valin art. 28. per totum Pothier n. 49. & seq. Stypman. de iur. marit par. 4. cap. 7. n. 468. Rotæ in nuperr. tom. 1. dec. 239. n. 1.*

(5) *Targa ponderaz. marittime cap. 56. §. ora ciò.*

(6) *L. 67. ff. de verb. oblig. Leg. in navem. Sanphey ff. locat. Loccen. de iur. marit. lib. 1. tit. 5. n. 4.*

Moretti e Trombetta, e Wildmann e Commerell, altrove allegata, e decisa dalla Rota Fiorentina sotto dì 23 Luglio 1762, a relazione del fu Auditor *Moneta*. E lo stesso fu deciso dai Signori Consoli del Mare di Pisa, con Sentenza del 20 Maggio 1779 (7), contro le pretensioni dei Signori Gentil, ed Orr per certi danni ritrovati in un carico baccalari dai medesimi ricevuto, quali danni si pretendevano procedenti da cattivo stivaggio, e per i quali fu dal Capitano conclusa la prova delle sofferte burrasche: E fu seriamente esaminata questa distinzione nella più volte allegata Causa Jaume, e Jensen, decisa sotto dì primo Agosto 1782, a relazione del fu Sig. Auditor *Morelli*.

6. E' però da avvertirsi in questo proposito, che all' oggetto che gli Assicuratori devano corrispondere delle burrasche incontrate, e di ciò che produce il danno della cosa assicurata, occorre che il Capitano sia immune da qualunque colpa nella sua condotta, talchè non possa obiettarsi al medesimo che, o partendo, o navigando abbia agito in modo, che se avesse diversamente operato, avrebbe potuto evitare l' incontro. E' indubitato che gli Assicuratori sono autorizzati a dare queste eccezioni che riguardano la condotta del Capitano, ma torna in acconcio la riflessione del *Targa* su questo oggetto, che questa specie di errori è difficile che si possano conoscere, e porre in essere, onde è ben raro che se ne deduca l' eccezione, e rarissimo poi che nei Tribunali sia attesa, tanto è invalsa presso tutte le Nazioni la preponderanza a scusare i Capitani di Nave in tutto quello che la libertà delle Leggi, e il favore del Commercio permettono di poter fare.

7. Secondo le disposizioni del diritto dei Romani, comecchè in quei tempi la navigazione non era arrivata al punto di perfezione, a cui il nostro Secolo ha avuta la gloria di vederla pervenire, onde maggiore il timore nei Naviganti, e maggiore il tisico nel Commercio, era fissato che restava permessa la navigazione dal primo di Aprile fino al primo di Ottobre, e vietata negli altri mesi (8), per la ragione ad-

(7) Atti del Tribunale di Livorno di num. 435. del 1779.

(8) *L. 3. C. de naufrag. ex Kalendi Aprilis in diem Kalendarum Octobris*

dotta dalle stesse Leggi (9). Quoniam tempore hyemis navigatio sæpe periculosa est, & semper incerta: Ma ai nostri giorni l' intelligenza in quest' arte, la franchezza dei Naviganti, e la necessità del Commercio per le lunghe navigazioni che si sono introdotte, hanno lasciato intieramente libero il corso in qualunque tempo al navigare, ed alla prudenza del Capitano il cominciare il viaggio, conforme ottimamente nota il *Cleirac.* negli usi, e costumi del Mare (10).

8. E' però vero, che se il Capitano si pone alla vela con un tempo deciso burrascoso, ed evidentemente cattivo tempo, secondo l' allegato principio, che egli deve fare in tutto, ciò che un diligentissimo Capitano farebbe, per questa mancanza sarebbe sicuramente in colpa, ed anche grave, e perciò dovrebbe egli rispondere di tutte le conseguenze dannose che ne derivassero (11); giacchè il Capitano è tenuto a mettere alla vela, allorchè il tempo favorevole lo invita a farlo (12), e per quanto possa aver contratto alcun obbligo di precisa partenza, siccome è scusato dall' adempirlo se il tempo non è favorevole, così non può abusare di questo per differirla.

9. E se da questa volontaria dilazione, o negligenza ne derivi quindi il sinistro per la rempesta, è allora il Capipitano che deve risponderne. Interessa dunque moltissimo il tempo della navigazione, e l' epoca della partenza gli Assicuratori, perchè da quello il più delle volte può dipendere, e dipende l' infelice, o l' infausto esito delle loro operazioni, essendo nei respettivi casi dispensati dal pagare la perdita, se questa si prova occasionata dalla mancanza del Capitano (13).

(9) *L. quoties in fin. C. de naufrag. Veget de re militari lib. 4 cap. 39. Lucan. lib. 9.* „ hæc eadem suadebat hyems, quæ clauserat æquor „

(10) *Cleirac us & coutum de la mer pag* 542. §. 2. *Capoll. de servit. rust. præd. cap. 29. n. 5. Stracc. de nav. par. 3 n. 1 Stapman. par. 2. cap 7. p. 332.*

(11) *Leg. 13. ff. locat. & conduct.* „ si . . . quo non debuit tempore, tunc ex locato agendum „ *Leg. 36. §. 1. ff de rei vindic.* „ culpa reus est qui navim adverso tempore navigatum misit si ea naufragio perempta est „ *Stracc. de nav. part 3. n. 2. Rocc de naut. not. 56.*

(12) *L. 6. C. de navicul. L. 2. §. 3. ff. si quis caut.*

(13) *L. 122. §. Callimachus 1. ff. de verb oblig. Kurick ad iur. marit. hans. pag. 723. n. 4. Loccen. lib. 1. cap. 7. n. 3 Stracc. de naut. par. 3. n. 3 Pech.*

10. Ed è principio di equità, e di ragione, che in simili materie anche la semplice negligenza s' intenda colpa, dovendo, conforme si è superiormente osservato, il Capitano unitamente al suo Bastimento locare l' opera propria, ed il proprio esatto servizio al Conduttore in grazia del giusto titolo che questi conseguisce, e dal pagamento del nolo, e mercede che fa al Capitano per detta precisa conduzione della propria opera, ed assistenza (14).

11. E se a forma di un indubitato principio di diritto naturale, non che civile è tenuto alla restaurazione del danno colui che è in colpa di averlo cagionato, secondo il solenne assioma, e precetto fondamentale all' umana Società = Qui = damnum culpa dedit damnum ferat (15). =

12. E ciò all' oggetto di conservare fra gli uomini la necessaria uguaglianza, e per dare a ciascuno ciò che gli si appartiene (16). Ciò tanto più prende luogo negli affari marittimi nei quali anche la sola mora nell' adempimento del suo dovere è giustamente condannabile, mentre essa non deve nuocere altrui: Al che si aggiunge ancora il fine delle Leggi rivolto a raffrenare la non infrequente improbità, e colposa condotta delle persone addette alla navigazione (17)

& Vinn. in L. 6. C de navic. pag. 384 *Rocc. de assec. not.* 38. „ ivi „ Dominus mercium, vel navis in assecuratione dixit se paratum esse ad navigandum in certo tempore quo non erat tanti periculi navigatio, & hac de causa assecurator facilius assecurationem promisit. Si postea dominus navis, vel mercium distulit navigationem non in bonum tempus, sed forte in mensem Decembris, quo tempore solent tempestates nasci in mari, & tunc si navis cum mercibus pereat non tenetur assecurator. Et Baldus notat quod ille qui non navigat tempore debito si postea navigat erit suum periculum; unde Santerna exclamat contra magistros navium, & nautas quando detinentur in Portu a mulierculis, vel dulcedine vini, quod si sine causa expectent, & postea navigent coram periculo arent naves, & tenebuntur mercatoribus ad interesse actione locati. „

(14) *L. qui mercedem ff. locati, L.* 11. *ff de negoc. gest. Stypman. de iur. marit. cap.* 10 *num. §.* 26. 27. *& seq. Heinecc. in fasc. script. de iur. naut.*

(15) *L. nam servius §. fin. ff. de negoc. gest. L sancimus Cod. de pœnis, Puffendorf le droit de la nutur & des gens livr.* 5. *chap.* 1. *Wolf instit. iur. nat. & gent. par.* 2 *cap.* 19 §. 634.

(16) *Grot de iur. bell. & pac. libr.* 2. *cap.* 10. § 2. *n.* 1. *Thomas ad Huber de iur. civ fol* 35.

(17) *Leg. iniquissimum ff. de iur. & fatt ignorant. Leg. non debet ff. de reg. iuris.*

per servirsi dei termini con cui decise quest' articolo il Magistrato Consolare di Pisa nella celebre Causa di refezione di danni pretesi, ed ottenuti dal Sig. Giovanni Cambiaso contro il Capitano Pietro Baston Inglese con la Sentenza del primo Settembre 1764 a relazione del degnissimo Sig. Console Rossi Segretario in quel tempo di detto Magistrato (18).

13. Nè importa, conforme altrove fu avvertito, che la colpa si mostri preordinata al caso seguito, perchè il Capitano è sempre responsabile di ogni negligenza riguardo al suo impiego (19). È siccome dicesi preordinata la colpa all' accidente occorso, qualunque volta era moralmente possibile che esso lo cagionasse (20). Così preordinata la colpa a qualunque incontro arrivi si reputa se nel promesso tempo non abbia il Capitano intrapreso il viaggio, o questi abbia perduta volontariamente l' occasione del tempo favorevole, o abbia procrastinata la partenza senza alcuna causa legittima (21).

14. Anzi è tanto il rigore delle Leggi marittime su questo punto, che basta che si verifichino i due estremi del pregiudizio in chi ha interesse, e della colpa del Capitano, senza che sia necessaria la prova del terzo estremo, cioè che altrimenti il danno non sarebbe accaduto se non fosse intervenuta la colpa (22); e solamente viene scusato il Capitano della negligenza commessa sull' esercizio del suo dovere, se egli arriva a concludentemente giustificare che non ha potuto

(18) *L.* 3. §. 1. *ff. naute caup. stab. Thoro vot.* 37. *n.* 39. *& seq. Alvares Pegas. reg for. cap* 3. *n.* 274. *de Luc. de credit. disc.* 93. *n.* 8. *Liburnen. Refellionis Damnorum* 1. *Sett.* 1764. *p.* 1. §. 50. *& seq. av. il Sig Segretario Rossi*

(19) *L. si merces ff locat. Kurick ad ius marit hanseat tit.* 3 *artic.* 1 *Pegas. resol cap.* 3. *n* 331 *Zacch. de salar. qu.* 88. *n.* 26. *Casareg. disc.* 19. *n.* 24 *disc.* 23. *n.* 63. *Cleirac us, & cout. de la mer par.* 2. *art* 10. „ivi „ e maitre qui a le temps opportun la naviguer est tenù aux dommages ce la saison perdue s'il arrive trop tard. „

(20) *L.* 3 *ff ad Senat. Cons. Maced. L quis sit ff de aditit. edict. Pegas. res. cap.* 3 *num.* 35. *e* 36. „ attamen culpa in his terminis dicitur ad casum ordinata si ex ea poterat venire casus. „

(21) *L. qui Romæ §. Callimachus ff. de verb oblig. Pegas resol. cap* 3 *n.* 43 *Zacch. de salar. qu.* 83 *n* 32.

(22) *Giurba cons.* 51. *n.* 15. *Riminald cons* 210. *n* 24. *& seq. Cyriac. contr.* 166 *n.* 38. *e* 46 *contr.* 229 *n* 14. *& seq. Surd dec.* 182 *num.* 13 *d' Liburnen. Refellionis Damnor.* 1. *Sett.* 1764. *av. Rossi* § 58.

profittare del tempo favorevole, o per essere impedito da malattia, o da altra legittima causa, per cui qualunque altro diligentissimo Capitano non avrebbe potuto diversamente operare (23).

15. E' da vedersi su questo proposito quanto è stato avvertito, parlando della differenza dei premj, i quali sono l' unica regola, che la presente Legislazione ammetta per calcolare la differenza delle stagioni nella navigazione, e in quei viaggi, nei quali le circostanze del Mare sieno tali, che le burrasche, o gli altri casi di Mare dai quali deriva il danno alla nave, e alle mercanzie per conto degli Assicuratori sieno più ovvj, e in conseguenza il pericolo per essi diventi di gran lunga maggiore.

16. E' questa la cognizione più interessante che possa, e deva avere colui che risarcir vuole un capitale proprio, nell' assicurare quello degli altri. L' ignoranza della natura dei viaggi, e dei tempi adattati ai medesimi; la mancanza delle necessarie cognizioni delle Navi su cui devono assicurare, e del carattere, ed abito di quelle Persone a cui fidano alla cieca il proprio interesse, è stato sempre, e sarà la rovina di questo ramo di Commercio per quelle Persone che credono esercitarlo nella falsa idea, che l' azzardo e la sorte unicamente possano felicitarne l' intrapresa, e ben contenti della grandiosa apertura che somministra la natura di simili affari, non fermano la loro reflessione a considerare, che l' introito dei premj è la parte più sollecita, e la più dilettevole di questa Negoziazione, ma che poco tarda a sopraggiungere la necessità di adempire a quella obbligazione che hanno contratto, e per cui son tenuti al pagamento dei pur troppo frequenti sinistri, e indennizzazioni; conseguenze indubitate dello stesso Contratto, una sola delle quali distrugge in un punto tutto il profitto ammassato da una lunga serie di operazioni, sulla felicità delle quali è assolutamente pericoloso per chi vuol fare l' Assicuratore di formarsi un' illusione.

17. Ed a questo proposito convien ripetere, che quan-

(23) *L.* 10. §. *ad Leg. Rhod. de iact. Kurick ad ius marit. ans. pag.* 723. *n.* 4. *Stracc. de naut. par.* 3. *n.* 6. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 11.

to è facile il rendere utile a una Piazza questo ramo di Commercio, se è esercitato da una Compagnia stabilita con fondi necessarj, e diretta da Persone capaci, è altrettanto quasi impossibile che si renda tale per quell' Individuo che vi si addice nella sua specialità, a meno che non voglia usare tutte quelle precauzioni é diligenze, ed eseguire quelli stessi metodi che prudentemente si vedono osservare dalle Compagnie.

18. Premettendo che l' unione di molti capitali alletta, e richiama le più lontane Assicurazioni, dalla moltiplicità delle quali unicamente può derivare il profitto; premettendo che agevolmente una Compagnia può profonder parte dei suoi profitti nell' aver cognizioni per poter bilanciare, e conoscere a fondo i risici che assume o presenti, o lontani: Vi concorre altresì l' altra oppottuna qualità, che il capitale rimane sempre addetto a questo Commercio, ed i premj che si risquotono servono ad aumentarlo, e non se ne repartisce il profitto, che allorquando o tutti i risici sono di già purificati, o almeno copetti dai nuovi profitti.

Il *Park* pag. 61. cap. 3. delle perdite per i pericoli di Mare stabilisce, che qualunque avvenimento accade alla nave, e nel corso del suo viaggio senza intervenzione di opera umana, ma per volontà superiore, può chiamarsi pericolo di Mare: Cosicchè in una assicurazione sopra i pericoli di Mare qualunque accidente succeda per violenza dei venti, o dell' acque, urto negli scogli, o altra qualunque violenza, che l' umana prudenza non poteva evitare, o l' umana forza resistere, deva considerarsi come una perdita compresa nei risici di Mare assunti con tal polizza in conseguenza di tali accidenti: Dimodochè se la perdita della nave non è totale, gli Assicuratori sopra carico son tenuti a contribuire alla refezione dei danni della nave, come quelli della nave a concorrere ai pregiudizj del carico. Questa proposizione tanto generale non è vera in astratto; e se ne vedrà la distinzione in parlando delle avarie generali, e particolari secondo le particolari costituzioni delle tagioni commercianti.

Nella quale espressione di pericoli del Mare resta compreso il furto, o l' arresto dei Pirati, e dei Turchi, secondo questo Autore, il quale però non trova conveniente que-

sta estensione d' intelligenza: E quanto a me dubito molto, che si potesse sostenere a danno degli Assicuratori l' arresto, o furto dei Pirati se la polizza fosse limitata ai soli risici di Mare. Ma la credo questione inutile, perchè tutti i Formularj si estendono agli arresti di *Amici*, o *Nemici*, ed a tante altre generalità, che quasi escludono il possibile di questo accidente.

Fra gli altri riporta un caso singolare in una polizza di sicurtà sopra la valuta di certi Schiavi assicurati con detta polizza in questi termini = Per i pericoli di Mare, contra- = rietà di venti, trattenimenti, ed altre disgrazie; e per il = caso che il viaggio fosse talmente ritardato, che non vi = rimanesse una quantità d' acqua sufficiente per mantenere = gli Schiavi, e l' Equipaggio, talchè una parte delli Schia- = vi nominati perissero per mancanza di acqua = Il fatto accadde precisamente, giacchè la nave essendo partita dalla Guinea per Giamaica, ed avendo mancato l' Isola, l' Equipaggio fu ridotto agli ultimi disastri per mancanza dell' acqua: Ed il Capitano avendo tenuto consiglio coll' Equipaggio fu unanimemente deliberato doversi gettare dal bordo una parte degli Schiavi per salvare il resto: Ma al tempo che fu presa questa risoluzione vi rimaneva la piena porzione di acqua per ogni giorno in ragione di due quarti per uomo. Il Giudice sopra questa prova proferì la Sentenza a favore dell' Assicurato, che gli si dovesse cioè pagare a ragione di lire 30 sterline per testa di ogni Schiavo gettato.

Lo stesso Aurore riporta altresì una Sentenza dell' anno 1739 relativamente alla sicurtà sopra la nave *Chamminy Peggy* dalla Carolina per Londra, la quale era stata assicurata = esclusa presa, e arresto = La nave era partita da lungo tempo, e non se n' ebbe più avviso. L' Assicurato si fondava sulla presunzione di legge, che la mancanza di avviso fa supporre la perdita: Ma gli Assicuratori opponevano, che essendovi l' esclusione = della presa, e arresto = toccava all' Assicurato a far la prova del sinistro in specie della natura compresa nella sicurtà. La Sentenza fu favorevole all' Assicurato. E lo stesso fu deciso con altra Sentenza del 30 Novembre 1762 in un caso simile.

I Sigg. Walser Kriembler e Comp. con scritta degli 11

Dicembre 1792 si fecero assicurare in Livorno pezze 3600 da 8. r. sopra due terzi di costo e spese, premj di sicurtà, e sconti, e utili di 2900 casse limoni valutati d' accordo vaglino, o non vaglino, franchi gli Assicuratori di avarìa generale fino al 3 per 100, da pagarne le sole eccedenze, e franchi di qualunque avarìa di patimento nel brigantino la Principessa Reale del Capitano Roberto Postmore Inglese da Messina per Amburgo. La nave si pose alla vela, ma in conseguenza di varie burrasche entrata in Gibilterra per evitare i pericoli di essere depredata si trattenne giorni 44, dopo dei quali riprese il suo cammino, e arrivò felicemente in Amburgo.

All' ingresso in Gibilterra gli Assicurati intimarono il sinistro, e introdussero in Pisa il Giudizio esecutivo, pretendendo di sostenere la renunzia d' incerta.

Si opposero gli Assicuratori sostenendo, che il solo ingresso in un Porto non dà diritto di far l'abbandono; e che essendo franchi di qualunque avarìa di patimento, dovendosi a questo attribuire la perdita dei limoni, non fosse venuto il caso del pagamento di tal sinistro: E con Sentenza del 17 Settembre 1793 furono assoluti gli Assicuratori dal pagamento del sinistro per questi fondamenti.

E successivamente è stato fissato il sistema costante di riconoscere la natura non meno, che la causa dei danni per stabilire se i danni cagionati dal Mare, e dalle burrasche sono quelli che hanno cagionato il sinistro: o se vi possano aver luogo delle separazioni, le quali possano in parte diminuire le obbligazioni delli Assicuratori.

L' articolo era stato precedentemente discusso nella Causa tra il Sig. Ioseph Vital di Ancona rappresentato dal Sig. Iacob Bassano, e gli Assicuratori di Livorno, in cui domandandosi la refezione del getto, e delle esorbitanti spese fatte in occasione dell' investimento della nave, siccome questo investimento non potè qualificarsi per un positivo sinistro, prima con Sentenza dell' Auditore di Livorno, e poi dei Consoli del Mare di Pisa del dì 29 Luglio 1786 furono assoluti gli Assicuratori dal pagamento del sinistro.

E finalmente con Sentenza dello stesso Magistrato del dì 21 Luglio 1788 in Causa Ferrieri, e Assicuratori furono

egualmente assoluti gli Assicuratori dal pagamento del sinistro domandato dal Sig. Vincenzo Ferrieri colla riserva dell' azione per la eccedenza dell' avaria generale.

Portata questa Causa alla Ruota Fiorentina, fu ventilata col massimo impegno, ed io stesso fui richiesto di un Voto per la verità sopra l' importanza della clausula = franchi gli Assicuratori da qualunque sorte di avaria di patimento = che è pubblicato colle stampe. Dopo che mi interposi per un discreto accomodamento, al quale si adattarono gli Assicuratori per evitare ogni ulteriore discussione.

TITOLO QUARTO

Del Naufragio.

IL sinistro che procede dal naufragio della Nave assicurata, allorchè i termini del Contratto di Assicurazione sono comprensivi di qualunque caso di Mare, sia di che natura esser si voglia, pensato, o impensato, è indubitato che resta compreso in questa generica denominazione, ed accaduto il naufragio si dice commessa la stipulazione, ed acquistata l' azione dall' Assicurato contro l' Assicuratore (1).

Nella strepitosa Causa del Capitano Pietro Gambaro con gli Assicuratori di Livorno furono diffusamente esaminati i termini *del naufragio*, la qualificazione del medesimo, e le prove che possano stabilirlo, anche nel duro caso di un fatto occulto, della mancanza di un testimoniale, e sulle sole congetture circostanziate dai deposti di testimoni di pubblica voce e fama: Il contrasto fu grande sopra l' ammissione di tali prove; ma gli Assicuratori doverono fatalmente soccombere sotto il peso dell' industria dell' Assicurato. Vedansi sopra tale oggetto le Decisioni della Rota Fiorentina sotto il titolo di *Liburnen. Assecurationum*, che una del 30 Agosto 1793 a relazione dell' Illustriss. Sig. Audit. *Simonelli*, l' altra

(1) *Leg. centum ff. de eo quod cert. loc. Leg. fœnerator §. si navis ff. de nautic. fœnor. Stypman. de iur. maritim. par. 4. cap. 7. n. 468. Rot. Roman. decis 239. num. 1 in nupevr. tom. 1. in una Anconitana Assecurationis 28. Aprilis 1766. coram Azpurù §. 3.*

del 30 Sett. 1794 a relazione dell'Illustriss. Sig. Aud. *Cercignani*.

2. Ma all' oggetto di conoscere quale sia il caso in cui gli Assicuratori sono tenuti alla refezione del danno, come vero sinistro, dall' altro in cui sono tenuti unicamente alla refezione delle spese in contribuzione, occorre definire rettamente i respettivi casi, e distinguere quelli che sono positivamente fatali, da quelli che altro non importano che una refezione di danno in avaria, dimodochè talvolta non sono a carico di quegli Assicuratori, che hanno contratta la loro obbligazione franca di avaria, come non di rado succede.

3. Il naufragio è un caso qualche volta diverso dalla rottura del Bastimento, talchè si può combinare il Bastimento rotto, e non incorrersi il naufragio, e si può dare il naufragio senza che vi sia alcuna rottura nella Nave. La etimologia della parola naufragio viene veramente dalla frattura della Nave, e presenta a prima vista l' idea della Nave rotta, perchè ordinariamente la rottura della Nave se non è la causa, è almeno la conseguenza del naufragio.

4. Le Leggi civili (2) parlano di due sorte di naufragj; che uno quando la Nave dal naufragio è gettata sul lido, l' altro quando la Nave è ricoperta, e sommersa dalle onde (3), e perciò non si può dubitare che vada ammessa qualche distinzione fra la rottura della Nave, e il naufragio.

5. L' *Emerigon* (4) distingue la rottura della Nave fra l' assoluta, e la parziale; la rottura assoluta è allorquando la Nave dando contro uno scoglio si rompe, si spezza, e diviene la preda dei flutri del Mare: I pezzi rotti, o gli avanzi possono essere salvati, ma la Nave come Nave non esiste più. La rottura parziale è quando alla Nave si apre una via di acqua per l' urto contro un corpo straniero: Se questa via di acqua non cagiona nè naufragio, nè il dare in terra, questa è un' avaria semplice; ma se la rottura par-

(2) *Accurs. in Leg.* 1. *C. de naufrag.* „ dicitur naufragium quasi navis fractura, *a nave*, *& frago*; quia plerumque navis frangitur dum naufragium patitur. „

(3) *Leg.* 1. *Cod. de naufrag.* „ naufragio navis expulsa ad litus „ *Leg.* 3. *e* 5. *Cod eod.* „ obruta, vel submersa fluctibus navi. „

(4) *Emerigon des assur. tom.* 1. *ch.* 12. *sect.* 12. *pag.* 400.

ziale è accompagnata dal naufragio, o dall' investimento in terra, questo allora diviene un sinistro maggiore.

6. Secondo lo stesso Autore vi sono altresì due sorte di naufragio, l' una è quando la Nave è sommersa, senza che vi resti alcun vestigio permanente sulla superficie delle acque; l' altra è quando la Nave investendo sulla costa, dà ingresso all' acqua che riempie la sua capacità, senza che disparisca assolutamente (5).

7. Tutti questi accidenti si presumono fatali, e come derivanti da caso meramente fortuito, restano a carico degli Assicuratori, se essi non provino la colpa del Capitano (6).

8. A quest' oggetto le colpe del Capitano sono di due specie, che una dicesi di commissione, e l' altra di omissione; a quella di commissione si referiscono tutte le mancanze allegate, e spiegate nel precedente Titolo, ma più specialmente quella della destinazione della rotta: Poichè se il Capitano potendo prendere un cammino ovvio e sicuro, male a proposito si impegna a dirigere la sua Nave per Luoghi pericolosi, sospetti e non comuni, egli è indubitato che mancando in offizio, è tenuto all' emenda di quei danni che la sua colpa produce: Sì perchè è tenuto a conoscere i Luoghi della navigazione, sì perchè non è lecito ad alcuno di aumentare i pericoli seguendo una via più sospetta, quando avvene altra più comune, più tranquilla e meno pericolosa: Onde pare che da tal mancanza si possa arguire, che la variazione del cammino fosse preordinata al naufragio, e per conseguenza a carico di chi è l' Autore del danno. Così dispongono le Leggi marittime, e così convengono tutti i Dottori, ma non è così facile di vedere in pratica la puntuale esecuzione di così savie disposizioni (7).

9. Per la medesima identifica ragione il Capitano è

(5) *Vedi Valin tom. 2. pag. 575.*

(6) *Loccen. de iur. marit. lib. 1 cap. 7. num. 3. Targa cap. 57 Altimar. de nullit. contract. p. 1. rub. 1. qu. 26. n. 133. Casareg. disc. 1. n. 141. e 142.*

(7) *L. 4. ff. de mortis caus. donat. L. 7. C. de navicul. L. 3. C. de nautic. fœnor. Stracc. de nautic. par. 3. n. 6. 15. 19. 32. Stypman par. 4. cap. 10. n. 210. Casareg disc. 23. n. 7 Kuricz p. 724. n. 8 Loccen. lib. 1. cap. 7. n. 3.*

tenuto, se per la sua ignoranza urta la Nave in uno scoglio, e da questo urto ne deriva il naufragio, o qualunque danno alla medesima, o al carico (8).

10. Essendo molto ovvio che i Capitani, ed i Piloti, specialmente in tempo di notte si lascino molto sedurre da qualunque cosa che si presenti loro alla vista, e che si era in molti Luoghi anticamente introdotta la barbarie, che i Pescatori facevano dei fuochi appostatamente per indurre i Capitani di Nave, e Piloti ad urtare sopra uno scoglio, e quindi spogliare la Nave di tutto il carico, tanto le Leggi civili, quanto le particolari Costituzioni di tutti i Popoli culti hanno imposto le più severe pene a simil sorta di delitti, che fanno orrore all' umanità (9): Nasce da questo principio, che moderando il rigore delle riferite disposizioni relativamente alla condotta dei Capitani, convengono i Dottori, che secondo le circostanze può molte volte essere scusabile il Capitano, se fidandosi a questi falsi lumi dirige la Nave secondo le regole dell' arte sua verso quella parte, nella lusinga di prender Porto, e così lusingato urta in uno scoglio, e cagiona il naufragio (10).

11. Diversa è per altro la regola, e l' opinione dei Dottori, nel caso in cui o per costume del Luogo, o per necessità avendo il Capitano dovuto, e potuto prendere un Piloto di Costa ha mancato di ciò fare, e o per negligenza, o per avarizia ha omesso questa savia precauzione, dovendo in tal caso esser rignardato come tenuto al danno che ne deriva; mentre quanto è certo che i Capitani non sono tenuti a prendere Piloti di Costa su quelle Coste, che o ben

(8) *Casareg disc.* 23. *n.* 76. *Rocc. de navib. n* 151. *Stracc. de naut. par.* 3. *n.* 32. *Loccen. lib.* 1. *cap* 7. *num.* 4 *Targa cap.* 70.

(9) *L* 10 *ff. de incend. Valin Ordin. di Francia art.* 4. *tit. de naufrag. pag.* 620. *Peck ad d L.* 10. *ibique Vinnius* „ nam hæc res, & pravissimi exempli est, & quid aliud est ostenso lumine dolo malo hominem in perniciem trahere, quam mortis causam præbere „ *Loccen. de iur. marit. lib* 3 *cap* 9. *n.* 23 *e* 24.

(10) *Rocc de navib. n.* 55. *Loccen. lib* 1. *cap.* 7. *n.* 5 *Stracc. de navibus par.* 3. *num.* 34. „ ivi „ puto culpæ nautis verti non debet si piscatores nocte lumine ostenso ipsos fefellerint qui cum in Portu se recipere crederent quasi Portus sit ubi lumen cernitur in Vada inciderent, & naufragium facerent. „

conoscono per propria pratica, o perchè essendo una navigazione ben cognita, non vi è bisogno di questo ajuto; è altrettanto indubitato, e rigorosamente prescritto, che se essi non sono perfettamente pratici della Costa che devono percorrere, e dei Luoghi per cui devono passare, e della qualità, natura e circostanze dei Porti, o Spiaggie a cui devono approdare, in pena di questa negligenza devono eglino rispondere di qualunque sinistro avvenimento. Litterale è la disposizione della *Leg.* 13 §. 2 *ff. locati*: „ Si Magister navis sine Gubernatore in flumen navem immerserit, & tempestate orta temperare non potuerit, & navem perdiderit, Actores habent adversus eum ex locato actionem. „ Ed alla medesima precisamente si rimettono tutte le Leggi marittime, che dalle respettive Giurisdizioni sono state stabilite per determinare i doveri dei Capitani di Nave, e prescrivere loro la maniera di regolarmente condursi per servire al bene del Commercio, e dei Negozianti (11).

12. Le Costituzioni del Regno d' Inghilterra proibiscono ad ogni Capitano di Bastimento il far partenza da Londra, o da qualunque altro Luogo del Fiume Tamigi, senza la scorta di un Piloto approvato dai Soprintendenti della Casa detta della Trinità, i quali hanno un numero di Piloti Regj autorizzati a quest' effetto, che non è minore di 120 Persone, che è sufficiente a supplire ai bisogni di un Emporio così celebre, come è quello di Londra (12).

13. Severissime sono tutte le Leggi relativamente alla

(11) *Consolato del Mare capit* 247. *Ordinanza di Wisburg. art* 44 *Kurick. ad ius marit. hanseat tit* 3. *art* 6. 18. *Cleiraç p.* 258. *e* 490. *Stypmann part.* 3. *cap.* 5. *n.* 17. *Loccen. stt.* 2. *cap.* 1. *n.* 9. *Targa cap.* 12. *n* 31 „ Nei luoghi pericolosi, come v. gr. nel transito del Faro di Messina, ed in tanti altri posti consueti dove sono i Piloti particolari di quei luoghi, egli è in obbligo di prenderne uno che lo serva per quel transito per quanto esso Capitano, o il di lui Piloto fossero esperti, convenendo che faccia come fanno gli altri, poichè facendo altrimenti se ne segue danno va per di lui conto venendo a succedere per colpa sua „ *Surd. decis.* 198. n. 10.

(12) Vedasi sopra l' istituzione della Compagnia di detta Casa della Trinità „Trinitatis hause „la bella Opera Inglese intitolata „ Storia del Commercio della Gran-Brettagna scritta da Giovanni Cary tradotta in Italiano da Antonio Genovesi tom. 3. cap. 2. §. 8.

ignoranza, mala fede o negligenza di questi Piloti di Costa, i quali anticamente erano condannati alla pena capitale, senza alcuna formalità di Giudizio, se erano ritrovati incapaci di eseguire la condotta che si erano assunti. Ed è su questo proposito litterale la disposizione del Consolato del Mare, cap. 247, così spiegato dal *Casaregi*: „ Quando una Nave = fosse noleggiata per un Paese dove il Padrone, nè altri = di quella Nave sapessero andare, dovrà arruolare un Pi= loto che ne sia pratico: E promettendo questi al Padrone = di essere versatissimo di quelle Parti e Luoghi, se ciò = diligentemente otterrà, debba oltre al salario patruito, es= ser premiato; ma se non si troverà in effetto tale, quale = si era spacciato, o alcuna cosa potrà osservare delle pro= messe, è in arbitrio allora del Padrone, col consenso del = Nocchiero, e del Comunale della Nave, e della maggior = parte, di farli in pena della sua temerità tagliare la testa, = senza intervento di Giudice veruno. „

14. Il *Cleirac*, comentando i Giudizi di *Oleron*, dove all' articolo 23, e 24 è stabilita la stessa pena, soggiunge alla fine: „ Che questa così subita esecuzione non sa= rebbe approvata ai tempi nostri. „ E l' *Emerigon* rinforzando questa proposizione si estende a dire, che la pena di sopra stabilita, è una disposizione veramente degna della barbarie di quei Secoli. E' indubitato che ai dì nostri, la maggiore equità che si usa in tutti i delitti, devono farla considerare per tale; non può per altro negarsi, che la Gente di Mare merita essere tenuta nel più stretto rigore per l' esercizio delle sue funzioni, dalle quali dipende la salvezza della vita, e dei beni di molti Uomini.

15 Il *Targa* tenendo la via di mezzo riporta la Legge, che dà autorità al Padrone di punire con pena capitale il Piloto ignorante, dal quale dipende, dic' egli, ed a cui si attribuisce ogni cattivo evento della Nave (13); ma conclude che può anche *ritenerlo per consegnarlo alla Giustizia*: Lo che toglie la crudezza di una giustizia troppo

(13) *L. qui Fiscales C. de navic. L. cum proponas ff. de naut. fanor Targa cap. 15. per tutto, Santern de assec & spons. par. 3. n 4. Gamma dec. 154.*

esecutiva, e lascia luogo ad esaminare se l' errore sia vero, o supposto, ed è più confotme alla Giurisprudenza dei nostri tempi, specialmente nei felicissimi Stati della Toscana, dove la clemenza di un Sovrano benefico, amico dell' umanità, ha adottati quei principj che più convengono alla medesima in tutta la sua Legislazione.

16. In Francia si è altresì derogato al rigore di queste Leggi, ed i Piloti ignoranti, o negligenti sono puniti con la condanna della refezione dei danni, pregiudizj, ed interessi, ed in pene pecuniarie, secondo il disposto delle nuove Costituzioni (14).

17. Se per altro gli Assicuratori sono tenuti al sinistro che procede dal naufragio cagionato per l' ignoranza del Capitano, e per la mancanza del Piloto di Costa, conforme è stato superiormente avvertito, sono per altro tenuti a corrispondere del sinistro accaduto per colpa, ignoranza, o negligenza del Piloto di costa; per la ragione, che non è questa una porzione di quell' Equipaggio che ha formato il Capitano per la Nave, e per cui deve egli stesso corrispondere, ma un Estraneo, di cui il Capitano ha avuto necessità di prevalersi, attesa la natura del viaggio, onde si presume che abbia scelto quel Soggetto, che ha creduto il più idoneo al suo intento, nè si attribuisce a sua mancanza, se non ha ottenuto un Conduttore più abile (15). Ma è questo uno di quei casi, che sebbene insolito, incognito e straordinario, è però intieramente a carico degli Assicuratori, come ne convengono indistintamente tutti i Dottori (16).

L' *Azuni* pag. 142 parlando del naufragio, ne ritrae l' etimologia dalla frattura della nave, e presenta a prima vista l' idea della nave rotta, perchè ordinariamente la frattura della medesima se non è la ragione, è almeno la conseguenza del naufragio, o sia del sinistro maggiore, vale a dire la dissoluzione del corpo intiero, o sia la perdita della na-

(14) *Rocc. de nav. art. 9. Valin art. 7 tit. des Pilotes art. 8. e 18. tit. des Pilotes. Laneneurs pag 453. Emerigon chap 12. sect. 12. §. 2.*

(15) *Emerigon chap. 12. sect. 2. §. 2.*

(16) *Kurick distrib. de assecur. pag. 831. Rocc. not. 63. Marquard de mercat. lib. 2. cap 13. num. 66. Scace. de commerc. §. 1. qu 1. n. 134. Loccen. de iur. marit. lib. 2. cap. 5. n. 5.*

ve (17). Quindi è, che le Leggi civili parlano di due sorte di naufragio. Uno quando la nave è gettata sul lido, e naufraga: l' altra quando la nave è ricoperta, e sommersa dall' onde. Dal che ne nasce la distinzione superiormente proposta tra la rottura della nave, e il naufragio. Passa in seguito a parlare anch' esso della prova esatta, e legittima, che si deve fare per stabilire la causa, e riconoscere se il caso sia per conto degli Assicuratori, o degli Assicurati. E scende a ragionare del Consolato non meno che delle prove indirette, che si ammettono quando questo per natura dell' accidente non può aver luogo. Ed in aumento delle disposizioni di ragione sopra riportate, e delle allegate Decisioni si referisce all' Editto pel Consolato di Nizza del 17 Luglio 1750, ed a quello per la Sardegna del 30 Agosto 1770.

18. Uno degli oggetti più significanti nella discussione di questo articolo, si è quello di formare l' esatta, e legittima prova del seguito naufragio, per riconoscere da questa la verità, e qualità del medesimo, e per conseguenza se cada piuttosto a danno degli Assicurati, che degli Assicuratori: In questo caso si tratta di prove di una specie, che per la circostanza del luogo, del tempo e delle persone, raramente si possono mettere in ordine con quel vigore, e buon ordine, che la disposizione di ragione richiede, e perciò sono bastanti quelle solennità, che dalla naturale giustizia, ed equità, secondo il Gius delle Genti si ricercano (18).

19. Sono queste le denunzie, che lo stesso Capitano, ed il suo Equipaggio fanno al primo Porto, del caso occorso; le quali benchè fatte a proprio discarico, per singolar privilegio della navigazione sono atrese in Giudizio a fare una piena prova (19), purchè sieno fatte nel Luogo più vi-

(17) *tot. tit ff. de L. Rhod. de iactu tit. de incend. ruin. & naufrag. & tit. Cod. de naufr. Rainus de iur. naufragii cap.* 1.

(18) *Bart. in L.* 2. *Cod. de naufrag. lib.* 11. *Ularmes cons. civil.* 24 *n.* 2. *cent.* 4. „ naufragia in vasto Oceano raro spectatores habent „ *Rota Rom. in rec. dec.* 369. *n.* 16. *pag.* 19. *in nuperr. par.* 5. *tom.* 1. *dec.* 239. *n.* 1. *tom.* 2. *dec.* 336. *n.* 1. Vedi le Decisioni del 30 Agosto 1793. e 30 Settemb. 1794 nella Causa del Capitan Gambaro, e Assicuratori.

(19) *L quoties Cod. de naufrag. ib.* 11 *Ansald. de commere. disc.* 10. *n.* 16. *Strace. de naut. not.* 2. *n.* 1. *Rocc. resp.* 34. *n.* 2. *e* 3. *lib.* 1.

cino al fatto occorso, con piena buona fede, e se è possibile concordino con quella giornaliera descrizione dei casi che occorrono in Mare, e che il Capitano è di ragione tenuto a fare esattamente nel Libro della Nave (20).

20. Se pure non concorrino nel caso circostanze tali, che abbiano reso impraticabile lo scrivere nel Giornale l' approdamento al Porto più vicino, e l' osservare quelle poche solennità, che la Legge stessa prescrive, e tuttavolta costi in qualche forma del seguito naufragio, nel qual caso basta che la denunzia sia fatta al primo Luogo dove gli avanzi del naufragio hanno preso Terra (21), da due o tre Testimonj, avanti quel Giudice che hanno stimato competente, specialmente se costando d' altronde della perdita della Nave, e dei Marinari, non può cadere alcun sospetto che siasi scansato il Luogo più vicino al naufragio dolosamente, e con la mala fede di adire un Giudice più lontano, per dare un aspetto diverso alla perdita medesima, come esaminando particolarmente tutte le circostanze, distingue, e conclude la *Rota Romana nelle nuperrime part.* 5 *decis.* 239 *tom.* 1 *e decis.* 336 *tom.* 2 ambedue per intiero; e più recentemente nella *Anconitana Assecurationis* 11. *Marzo* 1766. *av. Monsig. Olivazzi*.

21. Molta questione nasce relativamente al naufragio, quando dia luogo all' abbandono, che gli Assicurati fanno agli Assicuratori delle cose assicurate, che, per servirsi dei

(20) *Targa ponder. maritt cap.* 75. *Stracc. de naut. par.* 2. *n.* 7. *Rot. nos. de naut.* 95. *Balduc. decis. tit.* 1. *dec.* 15 *num.* 24. *Rota di Genova dopo lo Stracc. dec.* 3 *n.* 15. *& seq.* Di questa prova privilegiata si parla diffusamente nella Decisione *Liburnen. seu Veneta Assecurationis Navis* 5. *Aprile* 1786 *av. l' Aud. Ulivelli*.

(21) *Stracc. loc. cit. n.* 7. *Targa loc. cit. Casareg. de commerc. disc.* 23. *n.* 11. *Rota di Genova dec.* 3 *num.* 16. *e* 17 *e nella Liburnen. Refell Damnorum pr. Settem.* 1764. *av. l' Illustriss. Sig. Console Rossi* §. 75. „ *ivi* „ Il Consolato deve essere formato sul luogo dell' occorso accidente &c. affinchè possa validamente concluderne la prova &c. E bisogna che il contenuto in esso si trovi notato pure nel giornale di nave, e che l' uno all' altro pienamente corrisponda, altrimenti atto da per se solo non è il Consolato del Capitano denunziato nel luogo del discarico a far costare della verità di un caso assai rimarcabile avvenuto nel viaggio, e di cui nessuna memoria apparisca registrata.

Digitized by Google

chè come osservá il *Targa*, molte volte l' ingordigia di certi Capitani, o Comandanti è quella che dà luogo di far dichiarare da chi spetta il Vascello innavigabile, per disobbligarsi in tal guisa dal proseguimento del viaggio, e riscuotere nelle merci il nolo per intiero se gli riesce (2).

Mi occorre in questo articolo di fare onorevole menzione di un Voto molto erudito del Sig. Sebastiano Castinelli Causidico Genovese nella Causa di un cambio marittimo tra Ioseph Soboero, e D. Luigi Marre, decisa dai Supremi Sindacatori nel 26 Marzo 1787, nel qual Voto si esamina con molta accuratezza, e dottrina, se per denegare la restituzione del cambio marittimo sia bastante la giustificazione di avere incontrato un disastro, o vi occorra anche quella, che il sinistro sia effettivamente consumato: Adottando precisamente la distinzione da me superiormente proposta relativamente al naufragio come sinistro perchè irreparabile, dal naufragio reparabile, che non obbliga, che alla refezione del danno.

Altro caso interessantissimo fu lodevolmente deciso dalla Ruota di Genova nel 19 Giugno 1788 in Causa Comisoglu, e Assicuratori sopra la nave veneta Grazia Divina, e Buoni Amici del Capitano Matteo Obilooich. L' Assicurato pretendeva il pagamento del sinistro per un investimento della nave, per cui si fosse resa innavigabile. Sono maturamente discussi in quella Decisione i principj di Gius comune, e dello Statuto di Genova rapporto alle prove del preteso sinistro; e si esaminano colla massima accuratezza tutte le Autorità degli Autori marittimi, tanto relativamente al fatto dell' investimento, ed alle sue diverse qualificazioni, quanto relativamente all' esperimento dell' azione dell' abbandono, o sia renunzia d' incetra.

3. Lo stesso *Targa* pone dunque per regola indubitata (3): = Se poi seguisse tale infortunio, che o per tempe- = sta grave, o per combattimento, o per altro accidente = impensato si riducesse la Nave in termini di innavigabilità = non reducibile allo stato da potersi più navigare, come

(2) *Consolato del Mare capit.* 193 *Targa ponder. maritt. cap.* 54.
(3) *Targa cap.* 60.

= si è esposto al suo capo, allora non si è più in grado di = avarla, ma viene ad essere sinistro totale. La ragione = procede dalla regola che adducono i Dottori, che ogni = cosa prende l' essere, e la denominazione da ciò, di che = maggiormente partecipa (4). „

4. Le Ordinazioni di Spagna (5) al §. 29 su questo proposito dispongono: = In qualunque maniera accada una = perdita, naufragio o scarico di Bastimento, *perchè non = abile a proseguire*, sia nell' andare, o nel venire dall' = Indie, i Caricatori possono fare una renunzia agli Assicu- = ratori di tutte le mercanzie registrate. „ Ed al § 30 „ivi = Si deva intendere, che una Nave è inabile a proseguire = il suo viaggio quando è fatta l' abdicazione, o sia abban- = dono avanti alla Giustizia, e data licenza di scaricarla, e = che sia realmente scaricata, restando quivi le mercanzie = senza essere ricaricate sul medesimo Vascello. „

5. Secondo le Ordinanze di Middelburgo al §. 15 „ Se = la Nave sia resa inutile, ed inabile a compire il destinato = viaggio, gli Assicurati sono obbligati a ritenere il possesso = della nave, e mercanzie in essa assicurate, per il corso di = sei mesi prima di porerle abbandonare, vi sia, o non vi = sia apparenza di recuperare la detta Nave. „ Ed al § 26 = Quando una Nave che è assicurata, è rendura innaviga- = bile, senza speranza veruna di recupero, allora resta ac- = cordato all' Assicurato di abbandonare tal Nave ad uso = degli Assicuratori: Il che fatto in debita forma, saranno = accordati agli Assicuratori tre mesi dal dì della intimazio- = ne per pagare le somme da essi assicurate. „

6. Le Ordinazioni di Rotterdam al § 53 prescrivono: = In caso che una Nave divenisse innavigabile prima di = terminare il suo viaggio, o fosse arrestata da Potenze su- = periori, e che per tal ragione, o per altra necessità le = mercanzie si dovessero scaricare, allora gli Assicuratori, = o il suo Fattore, o il Capitano avranno facoltà di ricari- = carle nuovamente a bordo di altra Nave, o Bastimento

(4) *DD. nella Leg si quis nec causam ff. si cert. pet. Gratian. disceptat.* 148. *n.* 28.

(5) Ordin. di Filippo II. del 14. Luglio 1556.

= piccoli, o grandi, ed il rischio resterà ciò non ostante = per conto degli Assicusatori nella maniera medesima, co- = me se le mercanzie non fossero state scaricate, ed essi = faranno buono all' Assicurato, oltre le spese del ricarica- = mento, o di qualunque danno da ciò proveniente, o dall' = arresto tutto l' extranolo che l' Assicurato sarà obbligato = di pagare sopra quello che avrebbe dovuto pagare, se la = prima Nave avesse compito il suo viaggio. „

7. Dall' altra parte sarà obbligato l' Assicurato a dar- ne notizia agli Assicuratori, subito che sarà a sua cono- scenza, in maniera che darà quella sodisfazione in benefizio degli Assicuratori, che i Commissionarj stimeranno giusta, e ragionevole, secondo la natura del caso.

8. Il Regolamento di Amsterdam è concorde a quello di Middelburgo, ed al §. 28 conclude: = Quando una Nave = assicurata è divenuta innavigabile, o che le navi, o altre = mercanzie assicurate sono state prese dai Nemici, o altri- = menti guastate, o perdute, o non vi sono speranze di re- = cupero, gli Assicurati possono abbandonare tutte queste = navi, e mercanzie per benefizio degli Assicuratori; E ciò = essendo debitamente fatto, gli Assicuratori avranno tre = mesi dopo l' intimazione per somministrare il pagamento = della somma da essi assicurata. „

9. Ed al §. 38, relativamente alla innavigabilità della Nave così dispone: „ Essendo che Persone assicurate sopra = lo scafo, o corpo di una Nave per l' Indie Occidentali, = Guinea, Capo Verde, gli Stretti, o per qualunque altro = Luogo più distante per andata, e ritorno accada spesso, = che non ostante che questa abbia terminato il suo traffico = intieramente, o in parte, e che i ritorni, o prodotti siano = mandati con altra Nave, e Navi con gran vantaggio de- = gli Assicurati; e gli Assicurati continuino con tutto ciò a = negoziare, cosicchè spesso in proseguimento di tempo la = detta Nave diviene finalmente innavigabile, o altrimenti = in pericolo; ed essendo parimente che Navi noleggiate a = mesi hanno spesso guadagnato i loro noli fuori, e profit- = tato notabilmente, ma dipoi per essere esse innavigabili, o = per tempeste accadute si sono perdute sulla Costa, o an- = che nel Porto, e gli Assicuratori obbligati a pagare la

= detta Nave quanto valeva, quando fece vela da questo = Paese, sebbene la detta Nave quando avesse fatto il viag- = gio a salvamento non sarebbe valuta, e non avrebbe pro- = dotto colla vendita più di un terzo, o della metà di quel- = lo che pagano gli Assicuratori: In questo caso però i = Commissarj sono autorizzati ad agire, e disporre come = stimeranno proprio, secondo la discretezza. „

10. Nelle Leggi marittime di Prussia, al cap. 6 delle Sicurtà artic. 22, viene disposto in questi termini: „ La ma- = ve, o mercanzie assicurate, essendo intieramente perdute = senza veruna speranza di recupero, o la Nave divenendo = incapace per ulteriore servizio, ed essendone data propria = notizia agli Assicuratori, la Persona assicurata è autoriz- = zata a rilasciare la detta nave, o mercanzie, e abbando- = narle intieramente a disposizione dell' Assicuratore, il = quale dentro quattro settimane dopo la notizia della per- = dita, in caso che non sia stabilito altri termini nella Po- = lizza, deve far buona la somma assicurata; ma quando la = nave, o le mercanzie sono danneggiate solamente, tanto = che la Nave può rendersi nuovamente atta al Mare, den- = tro sei mesi nel Baltico, e dentro nove, o dodici in altri = Luoghi, secondo la loro distanza. „

11. Le Costituzioni di Amburgo all' artic. 18 del Ti- tolo quarto, quelle di Svezia all' artic. 6 §. 11, e quelle di Bilboa all' artic. 42 prescrivano anch' esse ciò che sia peso degli Assicuratori nel caso della innavigabilità della Nave, rapporto però alle mercanzie, e senza parlare delle Sicurtà che riguardino il corpo, e attrazzi della Nave medesima.

12. Secondo le Ordinazioni di Danimarca, all' artic. 10 „ Una Nave assicurata divenendo innavigabile, o essen- = do insieme colle mercanzie saccheggiata, presa o ritenuta = dai Nemici, senza veruna speranza di poterla recuperare, = l' Assicurato può abbandonare questa nave, e mercanzie = agli Assicuratori, sopra di che, in caso che i danni sie- = no stati firmati da Cristiani, la Sicurtà sarà pagata den- = tro tre mesi. „

13. Ciò premesso due sono per ordinario le sorgenti delle questioni su questo articolo. Riguarda l' una il verifi- care se l' innavigabilità proceda da vizio naturale, o da cau-

za che non affligga gli Assicuratori, piuttosto che dalle burrasche, urti, ed investimenti, che abbiano tutte le circostanze del caso fatale per essere a loro peso: Riguarda l' altra la prova di questo caso fatale, e della reduzione della nave ad un positivo stato d' innavigabilità giustificato nelle debite forme.

14. Imperocchè si rileva tanto dalla regola generale di ragione, quanto dalle sopra enunciate disposizioni, che all' oggetto che l' Assicurato possa far l' abbandono agli Assicuratori deve concludentemente provare di aver fatto in debita forma quel che è necessario per concludere il danno irreparabile, essendo per l' altra parte indubitato, che quando il danno è tale che in qualsivoglia modo si possa riparare, non è quel vero sinistro che può dar luogo all' abbandono, come vedremo a suo luogo. E gli Assicuratori sono tenuti all' emenda del danno in forma di avaria, e non altrimenti, ed anche in quei casi in cui non abbiano convennto di essere esenti da simili danni. La vera, e giusta idea che si attacca alla parola *innavigabilità*, porta la degradazione assoluta, o il difetto irrimediabile di alcuna delle parti essenziali della nave, senza la quale non potrebbe sussistere come nave, ed adempire all' oggetto del suo destino (6).

15. Onde è che da questo principio hanno gli Autori marittimi dedotta la conseguenza, che l' innavigabilità si paragona al *naufragio* (7); e quindi concluse le proposizioni. 1. Che se la nave non è in grado di essere resarcita, e che le mercanzie assicurate sono trasferite sopra altra nave, le assicurazioni sopra mercanzie devino continuare ad avere il loro effetto. 2. Che gli Assicuratori devono corrispondere senza alcuna limitazione *della innavigabilità*, a meno che non fosse provato, che allorquando la navt si messe alla vela era incapace di navigare (8).

16. Nel riportare le antiche particolari Costituzioni

(6) *Targa cap.* 54. *e cap.* 60 *Emerigon chap.* 12. *sect.* 38.

(7) *Rocca disp iur. select.* 97. *n.* 4. *Rocc. de assec. not.* 64. *& seq. Stracc. de assec. gloss.* 27. *n.* 7. *Casareg. disc.* 1. *n.* 56. *e* 57. *Mastrill. dec.* 197. *n.* 1 *Baldus tit. de assecur. dec.* 10 *n* 9 *Conti decis. Flor.* 61. *n.* 29. *Rot. Rom. cor. Dunozet. dec.* 460. *n.* 2.

(8) *Emerigon chap.* 2. *sect.* 38

delle Nazioni commercianti non si è superiormente parlato di quelle di Francia, perchè su questo articolo le Ordinanze di Marina del 1681 erano molto difettose, onde modernamente è stato supplito con una particolare dichiarazione del 17 Agosto 1779 a quanto era stato trascurato in dette Ordinanze. E questa savissima dichiarazione non solo ha supplito all' enunciato difetto, ma ha posto una norma chiara, e senza eccezione all' intelligenza di questo risico che forma il soggetto di tante questioni.

17. Nei tre primi articoli di detta dichiarazione si prescrive, che le navi mercantili avanti di mettersi alla vela dal Porto dove saranno armate, devino esser visitate dai Periti, i quali verifichino se elleno sono *in buono stato di navigazione*, e che avanti di prendere il loro carico di ritorno devino essere nuovamente visitate, all' effetto di porre in essere i danni che potranno essere sopravvenuti nel corso del viaggio *da fortuna di Mare*, o per il proprio vizio della nave (9). E fatte queste premesse all' articolo 4 prescrive = Nel caso in cui la nave per fortuna di Mare sarà posta = fuori di stato di continuare la sua navigazione, ed in con- = seguenza sarà stata *condannata*, gli Assicurati potranno = farne l' abbandono ai loro Assicuratori sopra corpo, at- = trazzi, e corredi . . . . . ma non staranno però gli Assicu- = rati ammessi a fare il detto abbandono, che presentando i = processi verbali della visita della nave (o sia la preventi- = va perizia della medesima) ordinata dal primo, e secon- = do articolo di detta dichiarazione. =

18. Gli Assicuratori non sono tenuti al fatto della innavigabilità, se questa non procede da caso fatale, o da fortuna di Mare concludentemente provato; mentre per regola generale siccome la nave, gli attrazzi, e i corredi sono mobili, che coll' uso si consumano, e che dal loro consumo specialmente ne viene il vantaggio al Proprietario che riceve i noli che essi lucrano, così entrano i loro danni nel genere di quei deperimenti naturali, che provenendo dalla natura intrinseca della cosa, non formano soggetto di obbligazione per gli Assicuratori (10).

(9) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 4.
(10) *Kurick ad ius mart. hanseat.* *p.* 6. *vers. ast quia Marquard de iur. mercat. lib.* 2. *cap.* 13. *n.* 36. *Casareg.*

19. Lo *Stypmann* che sostiene, che da qualunque causa proceda l' innavigabilità, esser deve a carico degli Assicuratori, perchè paragonandosi al naufragio si considera come questo, caso assolutamente fatale (11) è rigettato dal *Valin*, che molto dottamente conclude „ Se la nave non = può terminare il suo viaggio, e che sia giudicata incapace = di fare il suo ritorno, la questione se questo avvenimento = sia, o non sia a carico degli Assicuratori dipende dal sa- = pere se è per colpi di Mare, o altro caso fortuito, che la = nave è messa fuori di stato di servire, o se per vecchiaja, = o purritura; lo che termina in esame, e visita della nave = per poter giudicare se alla partenza ella era veramente in = grado di poter fare il viaggio, o nò; perchè in questo ul- = timo caso gli Assicuratori non devono risponderne, trat- = tandosi di un vizio della cosa. = (12)

20. Lo stesso Autore parlando del sistema di Francia non fa molto caso delle Sentenze proferite su questo soggetto contro gli Assicuratori, allegando la buona ragione, che queste Rejudicate per essere giuridiche dovrebbero essere state proferite sopra concludenti prove, che le navi erano divenute innavigabili per fortuna di Mare.

21. Ma quali sono (dic' egli) per l' ordinario queste prove? = Processi verbali fraudolentemente posti in essere = dai Capitani sempre disposti a favorire gli Armatori, sen- = za riguardo alla verità, e alla giustizia = convenendo in questa opinione anche il *Pothier* che conclude = Secondo = questa regola se la nave di cui gli Assicuratori hanno as- = sicurato all' Armatore il viaggio, e il ritorno si trova = fuori di stato di ritornare per vecchiaja, e per esser mar- = cia, gli Assicuratori non sono tenuti di questa perdita (13).

22. Questo principio è così naturale, e generalmente approvato, che la presunzione sta sempre per la causa più

disc. 142. che riporta una Decisione della Rota Fiorentina in termini puntualissimi, e pienissima sulla materia a relazione dell' Aud. *Calderoni* in una *Liburnen. Assecurat onis* del 31 Giugno 1726 riportata, e lodata dall' *Emerigon ch. 12. sect.* 38.

(11) *Stypman. par.* 4. *cap.* 2. *n.* 102 *& cap.* 7 *n.* 232.

(12) *Valin art.* 29 *in fin. e art.* 46.

(13) *Pothier n.* 66.

naturale, e dependente dal vizio, che da qualunque estranea sopravvenuta; e accidentale (14), qualora non se ne diano dall' Assicurato che la pretende, le più convincenti riprove, essendo indubitato, che anche nel concorso di più cause il danno, o il vizio si attribuisce sempre a quella che è la più antica originalmente certa, ed intrinseca (15).

23. Ed infatti agitatasi avanti il Tribunale della Rota Fiorentina la Causa di Assicurazione della nave Santa Margherita del Capitano Francesco Taulignan Veneto da Cadice per Amsterdam, che all' altura di Capo S. Vincenzo avendo incontrato un vento forte del Nord, fu obbligata per evitare il naufragio di rilasciare al Porto di S. Croce di Tenerif, ed ivi da quel Console fu dichiarata innavigabile, gli Assicuratori di Livorno che avevano assunto questo risico opposero che l' Assicurato era obbligato di provare d' una maniera concludente, che la falla per cui dicevasi introdotta l' acqua nella nave non era bastante a porre in essere il sinistro nel modo, e forma che doveva essere per dar luogo alla renunzia all' incerta; perchè nel corso della navigazione segue bene spesso, che le navi per quanto sieno in buono stato, e condizione aprino qualche falla senza che vi sia occorsa alcuna fortuna di Mare.

24. Ed i Giudici vennero nel sentimento di decidere, che l' innavigabilità della nave dovesse attribuirsi al vizio della cosa piuttosto, che a fortuna di Mare, dovendosi attribuire il cattivo stato di una nave ad una causa certa, intrinseca, naturale, e che sempre agisce, piuttosto che alla causa accidentale, ed estrinseca dei venti, e del Mare; ed il vizio della corruzione, e dell' esser marcia, essendo reputato la causa la più potente, e la più attiva, si deve per conseguenza da questo presumere che proceda l' innavigabilità; onde la burrasca sopravvenuta non è più una prova suffi-

(14) *Stypman. par. 4. cap. 2. n. 102 Rocc. not. 22 Marquard. de iur. mercat. lib. 2. cap. 13. n. 60. Loccen. de iur marit lib 1. cap 5. §. 11 Bottin. ad stat. ian. §. assecuratus n. 1 Valin art. 29. Pothier n. 66.*

(15) *L. fin. ff. de vossid. hared. Leg. veniunt ff. de pet. hared L fin ff de reg iur. Menoch. de præs. lib. 3. præs 29 n. 44. Ciarlin contr. 34. n. 6. lib 3. Casareg disc. 142. n. 22.*

ciente del sinistro, allorchè questo sinistro può essere attribuito al vizio intrinseco della cosa assicurata. E su questi fondamenti consolidati dalla disposizione delle Leggi, e dalle autorità dei Dottori (16) con Sentenza del 31 Luglio 1726 a relazione del Sig. Auditor *Calderoni*, gli Assicuratori di Livorno furono assoluti da qualunque pretensione promossa per parte del Proprietario di detta nave.

25. L' *Emerigon* (17) riportando come magistrale una simile Decisione, e lodando il Voto di detti Giudici, riporta altresì un Decreto del Parlamento d' Aix del 21 Novembre 1696, in cui fu giudicato, che una nave essendosi resa inabile a proseguire il suo destinato viaggio, e ciò essendo proceduto per mancanza di diligenza del Capitano di garantirla dalle brume, l' Assicurato non poteva perciò costringere l' Assicuratore a ricevere la renunzia d' incetta.

26. Lo stesso Autore riporta finalmente il resultato delle conferenze avute nel 1778 con altri Avvocati, e Deputati del Commercio relative alla discussione di quest' articolo, e rileva che tre dei Membri della Deputazione erano stati di sentimento, che l' innavigabilità non deva presumersi dipendente da caso fatale, fondandosi sul dire che non vi è alcuna Legge marittima che abbia posta l' innavigabilità indefinita nella classe dei casi fortuiti. Poichè la cosa soggetta ad alterazione per i tempi, e per l' uso a cui serve non può giudicarsi conservar sempre il suo primo stato. Perchè una nave nel corso del viaggio si trova innavigabile, non ne viene per indubitata conseguenza che ella lo sia per fortuna di Mare. All' epoca della partenza si sarà potuto credere che ella fosse atta a fare il viaggio assicurato; ma il viaggio sarà riuscito più lungo di quello che si era immaginato, il vizio interiore della nave si sarà sviluppato dal tempo per la forza dello stivaggio, per il rollio e tribolio delle acque; e tutto senza alcuno accidente straordinario. Non è

(16) *L. quidem §. hereditatem in fin. ff. de castren pecul Ciarlin. contr.* 34 *n. 6. lib. 1. Scaccan. resol* 133. *n.* 13. *Jov. de solemnit. in contract. minor. glossa* 22. §. 8. *n.* 37. *Torr. var. iuris qu.* 9. *n.* 9. *tit.* 6. *Casareg. disc.* 142. *n.* 22. *& seq.*

(17) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 38. *p.* 584.

dunque giusto che una simile innavigabilità, che non è giustificata, come proveniente da forza maggiore, si presuma caso fatale.

27. Eppure ella è considerata così. Basta che una nave sia dichiarata innavigabile nel corso del suo viaggio, perchè gli Assicuratori sieno condannati a pagare la perdita, anche nel caso in cui si ponga in essere che i membri della nave si son trovati *marciti*: Per questo mezzo ne deriva l' inconveniente, che un bastimento vecchio, che non è buono che ad esser messo in pezzi, è pagato dagli Assicuratori sul piede del suo preteso primo valore; e purchè la nave non vada in fascio nel Porto della partenza, l' Assicurato ottiene il pagamento di un danno che realmente non soffre, e si arricchisce alle spese degli Assicuratori (18).

28. Questo era il sentimento dei tre dotti Deputati, che pare abbia dato luogo alla dichiarazione fatta in Francia nel 1779, e confermata nel 2. Marzo 1782, che rimedia agli inconvenienti in esso adottati senza adottarlo per l' intiero; giacchè, come rileva saviamente lo stesso Autore *Emerigon*, in pratica questa opinione assoluta sarebbe stata suscettibile di grandi difficoltà, atteso che le circostanze dei fatti variano all' infinito, concludendo il discorso con quell' assioma dottissimo del celebre *Montesquieu* (19) *che non bisogna corregger tutto*; e che le regole le più semplici sono sempre le migliori, specialmente in materia di Commercio; onde la dichiarazione del 1779 avendo prescritta la perizia prima della partenza della nave, ha posta in essere la prova legale dello stato della nave all' epoca della fatta assicurazione, per cui è fissato, che qualunque nave si pone alla vela è in buono stato di navigazione: Dal che ne viene, che se nel corso del viaggio la nave diviene innavigabile, questo

(18) Fu ventilata in questi termini nel Tribunale di Livorno una questione in atti di num. 312 del 1783 decisa con Sentenza degl' 11 Marzo 1784, in cui scrissero con molta dottrina i Signori Avvocati Neri Tiombanti, e Lorenzo Vannucchi a favore degli Assicuratori che riportarono Sentenza d' assoluzione. Ma fu revocata per sopravvenienza di fatti in due posteriori Giudizi.

(19) *Esprit des Loix ch.* 20. *n.* 3.

accidente deve presumersi fatale, a meno che gli Assicuratori non provino il contrario.

29. Non può bastantemente lodarsi la saviezza di questa dichiarazione, che previene in parte le molte querele, che hanno bene spesso luogo nella discussione di quest' articolo; giacchè è certo, che i Capitani, o i Proprietarj conservano sempre, se talvolta non aumentano, la valutazione delle loro navi nelle sicurtà, eppure è innegabile che il lungo uso, ed il tempo medesimo sono due ben forti, ma altrettanto naturali ragioni per diminuirne il prezzo, e che deve naturalmente arrivare il momento dell' innavigabilità per causa intrinseca, che tutt' al più può essere accelerata da qualche altra accidentale, ma che è però strano che gli Assicuratori devano corrispondere della perdita intiera.

30. Se però il vero caso di Mare, le burrasche, l' investimento in terra, il fuoco, e qualsivoglia causa pensata, o impensata di quelle che annoverar si sogliono fra i casi fatali, pone la nave in uno stato che la renda del tutto inabile alla navigazione, talchè non vi sia alcuna diligenza di arte, per mezzo di cui possa ottenersene l' abilitazione, è regola indubitata, che questa innavigabilità debitamente dichiarata, resta a carico degli Assicuratori (20).

31. E lo stesso dicesi allorchè la spesa della reparazione è sì forte, che converrebbe impiegare tanto tempo, e tanta somma di denaro, con quanta si potrebbe costruire una nave del tutto nuova (21).

32. Imperocchè se la nave ha fatto vela dal Porto della partenza in buono stato di navigazione, e come è stato prescritto in Francia, o in qualsivoglia altro modo il Capitano è in grado di porre in essere questo buono stato della nave; l' innavigabilità della nave medesima deve legalmente

(20) *Lo Statuto di Genova cap.* 17. *de securit §. casus* „ ivi „ casus siniuster non intelligitur nisi navi quam assecuratam, sive super qua merces, aut alia assecuratæ fuerunt redactam fuerit casu fortuito in eum statum, qui providentia humana reparari non possit „ *Targa cap* 60.

(21) *Targa cap.* 54. „ ivi „ da questa prima parte si riconosce l'altra, cioè se l'accomodamento è disastroso, lungo, e dispendioso, e se abbia più forma di rinnovazione, che di reparazione a giudizio di Periti„ *Rocc. de nav. notab.* 54. *Casareg disc.* 10. *n.* 8.

presumersi procedente da caso fatale (22), lo che procede tanto nel caso dell' assoluta innavigabilità, quanto nell' altro in cui la nave non sia effettivamente ridotta a questo stato, e che potesse porsi in grado, mediante un efficace raddobbo, di proseguire il suo viaggio, ma dalla tempesta, e dal naufragio sia stata gettata in un luogo ove manchino i materiali, e le maestranze necessarie per eseguire a regola d' arte detto raddobbo, e senza le quali non possa dall' equipaggio ciò farsi; nel qual caso la disgrazia di essere così mal capitato si annovera fra i casi fortuiti del Mare, essendo veramente fatalità di esser pervenuti in un luogo dove non possa eseguirsi il necessario raddobbo, senza di cui la perdita è inevitabile; onde questa fatalità rimane a carico degli Assicuratori.

33. Questi Autori per altro (23) ammettono con difficoltà questa proposizione allorchè la mancanza del raddobbo, e di poterlo effettuare non sia cagionata dal non trovarsi nel luogo gli operai, ed i materiali occorrenti, ma dal ritrovarsi il Capitano senza denaro, senza credito, e senza risorse da poterlo eseguire: Talchè se non avesse mancato di questi mezzi la nave potesse ridursi in stato di navigazione. In questo caso sono molto da considerarsi le particolari circostanze del Capitano per verificare se egli siasi ridotto a questa necessità per sua colpa, e negligenza, o sivvero perchè la fortuna di Mare l' abbia fatto abbordare in un luogo, e in uno stato in cui non possa effettivamente avere tali risorse.

34. Poichè secondo i principj allegati, se la colpa, o

(22) *Valin art.* 29. *Pothier num.* 66 *Emerigon chap.* 12. *sect.* 38. §. 6.

(23) *Pothier n.* 20. *Valin art.* 46. *p.* 97. „ ivi „ Si dans le lieu ou le navire a abordé ou echové le Capitaine ne peut le faire radouber; est ce le cas de l'abandon aux assureurs, & aux preteurs a la grosse. Si dans cet endroit, ou dans le Voisinage, il n'y a ni materiaux, ni ouvriers pour le radouber, ce la n' est pas douteux c'est une suite necessaire des fortunes de mer dont les unes, e l' autres doivent repondre „ *Emerigon chap.* 12. *sect.* 38. §. 6 Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia del 10 Luglio 1711, confermata dal Parlamento d' Aix nel 16 Marzo 1712, che dichiara valido l' abbandono, sebbene la nave possa resarcirsi quando mancano i materiali, e gli operai che abbisognano per tale resarcimento.

la negligenza del Capitano hanno contribuito a questo disastro, gli Assicuratori sono tenuti relativamente alle loro convenzioni, e alle disposizioni relative alla mancanza, e colpa dei Capitani, ed Equipaggio; Ma se di fatto il caso è genuino, e procedente da fortuna di Mare, gli Assicuratori sono assolutamente tenuti.

35. Il *Valin* riporta una Sentenza proferita dall' Ammiraglità di Marsilia nel 19 Luglio 1757 in una Causa agitata fra gli Eredi del Capitano Candole de la Ciotat, ed un Negoziante di detto Luogo, che aveva somministrato a detto Capitano una somma a cambio marittimo sopra corpo, e attrazzi della pollacca S. Spirito da esso comandata. Partito detto Capitano per una Carovana in Levante dopo un anno di navigazione morì in Terra, onde il comando della pollacca passò allo Scrivano, il quale essendosi portato a Cipro unitamente all' Equipaggio fece istanza al Console di Francia, che facesse dai Periti visitare il bastimento, offerendosi di rimbarcarsi se fosse giudicato atto alla navigazione. I Periti dichiararono, che per mezzo di un raddobbo il bastimento potrebbe navigare anche per più anni. E valutarono a qual somma poteva ascendere il raddobbo, e in conseguenza di questa perizia nacque Decreto del Console, che ordinò procedersi senza dilazione al raddobbo.

36. Il Capitano fece una protesta, che non trovava denaro, nè credito per effettuare un tale raddobbo, e dichiarò che abbandonava la Pollacca per esserne disposto dal Console, come giudicherebbe per il miglior vantaggio degli Interessati: E in sequela di questa dichiatazione fu dal Console fatto vendere il Bastimento.

37. Il Cambista marittimo intimò gli Eredi del Capitano Candole alla restituzione del cambio marittimo, e suoi premj fino all' epoca della vendita della Pollacca, e questi opposero, che essendo stata dichiarata la Pollacca innavigabile, l' abbandono che ne era staro fatto era per conto dei Creditori di cambio marittimo, e degli Assicuratori, i quali perciò non potevano sperimentare alcun diritto, che sul netto ritratto del Bastimento.

38. Ma il Cambista replicava 1. Che il Capitano non avendo fatto un consolato nelle forme, non si poteva rico-

noscere se il cattivo stato della Nave procedeva da vizio proprio, ed intrinseco, piuttosto che da fortuna di Mare. 2. Che la Nave non era stata dichiarata precisamente innavigabile, ma che solamente aveva bisogno di un raddobbo; e se il Capitano non aveva trovato il denaro per effettuarlo, era in tutti i casi un fatto che non poteva cadere sopra i Cambisti, e gli Assicuratori. E di fatto con l' enunciata Sentenza furono gli Eredi del Capitano Candole condannati al pagamento del cambio marittimo, e dei premj.

39. Rileva il dotto Autore, che giustissimi furono i fondamenti di questa Sentenza, perchè di fatto non si poteva negare essere stata gran colpa del Capitano surrogato di non fare il consolato nelle debite forme, e di aver fatto porre in essere dai Periti, che la innavigabilità del suo Bastimento era proceduta dai cattivi tempi, e dai colpi del Mare che aveva sofferto, senza di che la presunzione era, che il cattivo stato del Bastimento venisse da naturale difetto.

40. Osserva egli però, che se il Capitano surrogato si fosse messo in buona regola, la cosa non poteva così decidersi, perchè l' impossibilità in cui egli erasi ritrovato di trovare il denaro occorrente per il raddobbo, deve essere paragonara al caso in cui nel Luogo dove egli ritrovavasi, non si fosse potuto eseguire il raddobbo (24).

41. Conclude finalmente, che sarebbe ben pericoloso di ammettere indistintamente una simile scusa, perchè un Capitano potrebbe allegarla falsamente, ed abusarne in pregiudizio degli Assicuratori, e dei Creditori di cambj marittimi (25).

42. L' *Emerigon* riporta altresì una lunga serie di esempj, e di sentenze dei Tribunali di Francia, fra i quali ripeteremo i più rimarchevoli, e i più moderni, che servono ad illustrare questa materia.

43. Uno di essi è relativo alla Nave il San Marco, che trovandosi all' Isola di San Domingo prima di ricevere il carico, fu visitata, e riconosciuta in buono stato per la navigazione, e quindi partì per il Capo Francese, dove giunta, e peritata nuovamente, fu condannata come innavi-

(24) *Pothier n.* 120. (25) *Valin art.* 46. *pag.* 98.

gabile: Ricercati gli Assicuratori del pagamento dietro l' abbandono, opponevano che essendosi ritrovato il Bastimento divenuto marcio, questo difetto non poteva esser noto nello spazio di 36 giorni, quanti ne correvano dalla prima perizia all' atto della condanna, ma non ostante con Sentenza del 16 Marzo 1752 furono gli Assicuratori condannati al pagamento; per la ragione, che la prima perizia costituiva la prova del buono stato della Nave, e che toccava agli Assicuratori di far concludentemente costare di questa innavigabilità avanti la partenza, essendo Attori nella loro eccezione.

44. Il Vascello la Vergine del Buon Risconrro, Capitano Icard partì dal Capo Francese. Il cattivo tempo l' obbligò a rilasciare alla Martinicca, dove fu dichiarato innavigabile, *attesa l' eccessiva spesa che sarebbe occorsa per fare il raddobbo*. Fu dunque venduto ad un Terzo, il quale ebbe l' arte, e la destrezza di resarcirlo in modo, che lo mandò a Marsilia sotto altro nome, e gli fece fare altro viaggio, da cui parimente ritornò sano, e salvo a Marsilia: Ma non ostante queste circostanze, l' abbandono fatto agli Assicuratori fu autorizzato con Sentenza dei 27 Marzo 1767 che gli condannò a pagare le somme assicurate. Il Decreto che aveva riconosciuta l' innavigabilità della Nave non poteva più riandarsi, perchè le cose avevano mutato stato; giacchè l' eccessività della spesa, che era stata la causa movente, veniva modificata dai resarcimenti che erano stati fatti dopo il detto Decreto: Tanto più che avendo comprato il detto Bastimento una Persona che aveva l' arte della costruzione, poteva presumersi che per la sua particolare industria avesse daro una nuova vita al medesimo.

45. La Corvetta nominata Nostra Signora del Buon Incontro, dopo aver sofferto cattivi tempi, e fatto getto, arrivò a Genova. La relazione dei Periti dichiarò che ella era estremamente danneggiata, e che non era in grado di sortire dal Porto senza un pericolo evidente, non essendo possibile, che ella potesse tenere il Mare, facendo sempre una prodigiosa quantità di acqua, che obbligava a stare continuamente alla pompa: Ed in conseguenza di questa relazione, con Decreto del Console di Francia, la Corvetta fu dichiarata innavigabile.

Digitized by Google

46. L' Assicurato ne fece l' abbandono agli Assicuratori, ma in seguito per una di quelle facilità che s' incontrano bene spesso fra gli Assicurati, e gli Assicuratori, si devenne fra essi ad un accordo, nel quale fu convenuto che l' Assicurato riterrebbe per suo conto il Bastimento nello stato in cui era, non ostante l' abbandono già fatto, mediante il pagamento di 48 per 100 sulle somme assicurate.

47. L' Assicurato spedì a Cenova un Capitano, che condusse a Marsilia in zavorra la detta Corvetta, ed ivi fu sfasciata.

48. Pretendevano gli Assicuratori di rescindere la transazione; primieramente perchè se l' innavigabilità era vera, dovesse considerarsi procedente dalla vecchiezza della Nave; secondariamente perchè questa innavigabilità si riduceva a un' idea vana, subito che la Nave era di fatto ritornata a Marsilia; e in terzo luogo, perchè era stata loro occultata la perizia: Ma tuttavolta con Sentenza del 22 Giugno 1750 furono condannati a stare all' accordo; per la ragione che poco importava che la Nave fosse potuta arrivare da Genova a Marsilia, subito che vi era venuta solamente in zavorra, e senza poter prendere carico: Poichè quando si parla di una Nave atta alla navigazione, s' intende sempre di una Nave che possa navigare con un carico; che se essi non avessero proceduto alla transazione, dichiarando di essere informati della innavigabilità della Nave, potevano essere ammessi a provare il vizio preesistente, ma stante detta convenzione, non erano più in grado di allegare eccezioni di fatto.

49. Quanto però le Leggi, ed i Tribunali sono inclinati a favorire gli Assicurati sul pagamento del sinistro proveniente dalla innavigabilità della Nave, altrettanto sono gelosi, che costi debitamente di questo stato di innavigabilità, e che non sia o una mala fede del Capitano, o un capriccio dell' Assicurato, che porti un danno agli Assicuratori.

50. Il *Targa* prescrive esattamente ciò che deve farsi in simili casi al cap. 54 „ ivi „ Quando al contrario voglia = far dichiarare, che atteso questo incontro vuole s a termi- = nato il viaggio, deve, fatto il discarico, dare la sua pe- = tizione in atti di Giudice competente, farvi citare il Mer-

= cante del carico, o Interessati se vi sono; per altro con= viene farvici deputar Curatore come assenti, con gli ob= blighi, e giuramenti in forma consueta, esposta nel capo = dei Giudizj, e fare le sue prove, *che per lo più consi= stono nella visita, e recognizione del danno, se sia = rimediabile, de' facili, e riducibile al pristino stato, = o nò, con dispendio grave, o tenue*, colle quali il Giu= dice si regola *per dichiarare se sia terminato il viag= gio*, o se si debba proseguire, o nell' uno, o nell' altro = caso approvarli il testimoniale, *quando però sia giuri= dico*. „ La ragione di quanto sopra si desume dal Gius comune, secondo la disposizione del quale si ha, che tutto quello che facilmente è reducibile al primo stato, devesi regolare come se vi fosse.

51. Tre pertanto sono i requisiti che deve concludentemente provare l' Assicurato, all' oggetto di costringere l' Assicuratore a ricevere l' abbandono della Nave. Primo, di aver giustificato avanti il Giudice competente il caso sinistro dependente da fortuna di Mare. Secondo, di aver fatto legalmente riconoscere dai Periti lo stato della Nave non reducibile alla navigazione colle umane diligenze. Terzo, che questa Perizia sia stata riconosciuta giusta dal Giudice competente, che abbia sopra di essa proferito il suo Decreto di condanna della Nave, ed accettatosi l' abbandono per conto di chi sia di ragione (26).

52. La prova del caso sinistro deve farsi sul Luogo dove questo accade, o nel più vicino, mediante la consueta deposizione avanti Giudice competente, che chiamasi *consolato*, e con l' esame dei Testimonj che si trovarono presenti, secondo la comune pratica adottata dai Dottori (27).

53. E l' omissione di questo atto solito, facile e ne-

(26) *Valin art. 29. pag. 76. Pothier n. 66. Casareg disc. 142. n. 8. & seq. e la Rota Fior nella Liburnen. Assecurationis del 31. Luglio 1726. avanti l' Aud Calieroni n. 10.*

(27) *Bartol in L. 2. 9. Cod. de naufrag lib 11. Rocca disput. 97. num. 2 Ansald. de commer disc. 70. num. 15 Casareg. disc. 23. num. 12 la Rota Fiorentina avanti l' Auditor Conti decis. 61. num. 19. nella Liburn Cambii maritimi, & Assecurationis 6. Settembre 1720. avanti Urbani num 64. e nella Liburnen Refectionis Damn rum primo Settembre 1764. avanti il Sig. Console Rossi n. 15.*

cessario dà luogo a presumere, e sospettare che il caso sinistro non sia proceduto da fortuna di Mare, ma da colpa, o negligenza del Capitano (28), mentre la sola asserzione del Capitano della Nave non è sufficiente a provare il caso sinistro, specialmente in pregiudizio degli Assicuratori, secondo la più vera, e la più comune opinione dei Dottori che parlano di questa prova (29).

54. Ed i Marinari, e l'Equipaggio si ammettono quando si tratta di fatto accaduto in Mare, e che d' altronde non se ne può ricevere le prove, e così unicamente in sussidio, avvertendo tutti li Scrittori di Gius marittimo, che molto sospette sono simili deposizioni, perchè o procedenti da un interesse, e rilevate dalla ignoranza di Persone idiote, che per lo più non intendono la forza dell' espressioni, con cui depongono il fatto sotto i loro occhi accaduto (30).

55. La visita, e la perizia deve inalterabilmente farsi d' ordine del Giudice, e con quella esattezza, e diligenza che richiede il dovere, giacchè senza di essa non si può procedere alla dichiarazione della innavigabilità della Nave, perchè essendo questa una cosa di fatto, la di cui giustificazione depende dalla cognizione dell' Arte, non può il Giudice proferire, senza essere preventivamente istruito del vero stato della cosa (31).

56. La Sentenza del Giudice competente deve finalmente intervenire a dichiarare l' innavigabilità della Nave, e questa deve essere principalmente appoggiata alla prova del sinistro, ed alla relazione dei Periti, da cui si riconosca

(28) *Conciol. alleg.* 12. *n.* 10 *Rocc. disp. iur. n.* 141. *Casareg. de commer. disc.* 104. *n.* 19. *Magon. dec. Fior* 90 *in fin.*

(29) *L. quoties C de naufr lib.* 11. *Rocc de nav. not.* 95. *& de assec. not.* 59. *Rot. Rom. in rec. par* 19. *tom.* 1. *Rota di Genova de mercat. dec* 3. *n.* 7. *e* 17. *Rota F.or. av. l' Audit. Conti dec.* 61. *n.* 10.

(30) *Altimar. de nullitat contract. rubric.* 1. *par* 2. *qu.* 26. §. 146 „ Et ubi naufragium evenit in Portu ubi adsunt testes idonei, non examinantur nautæ qui sunt suspecti „ *Mascard. de probat. vol* 1. *cap.* 272. *n.* 15. *Antonell de loc. legal cap.* 3 *num.* 24. *Loccen de iur. marit. cap.* 10. *per tot. Bottin ad stat. Ian. tit. de assec.* §. *assecuratus n.* 1.

(31) *Targa cap.* 54. *Statuto di Genova lib.* 4. *cap.* 17. §. *casus sinister Wedderkoop introd. ad ius nautic. lib.* 2 *tit.* 7 *num.* 100 *Casareg. disc* 142 *Emerigon chap.* 12. *sect.* 38. *per tot.*

la causa della innavigabilità, mentre non essendovene alcuna, si attribuisce a quel deperimento naturale a cui sono soggette tutte le cose di uso (32).

57. Da questo rigore primitivo hanno tuttavolta receduto i Tribunali, se le circostanze dei casi hanno potuto fare apprendere, che le azioni dei Capitani fossero di buona fede, ed hanno con ciò fissate delle limitazioni alle regole sopra accennate.

58. In primo luogo adunque stabiliscono, che se per straordinaria combinazione del caso non è dato adempiere a quelle formalità che l' uso, e la consuetudine del Commercio ha prescritto di tenersi in congiuntura di dovere abbandonare la Nave, bastar devono quelle prove che si richiedono dalla naturale equità, e dal gius delle genti (33). Ed in coerenza delli stessi principj di naturale giustizia sia permesso provare il sinistro per mezzo di Testimoni esaminati avanti qualunque Giudice, quando non possa dirsi il Tribunale competente, ancorchè si tratti del pregiudizio del Terzo (34).

59. Senza che faccia ostacolo l' interesse che i Marinari possono avere, perchè questo, escluso il solo caso del naufragio totale, è sempre loro dovuto, onde non è sufficiente ad escludere dal far la prova secondo il sistema, e l' uso marittimo, del sinistro, ed altri infortunj di Mare (35)

(32) *Emerigon d. cap. 12. sect.* 38. §. 3. e nei precisi termini la *Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationis del* 31. *Luglio* 1706 *av. Calderoni n.* 37. » ivi » Præsertim quia hic sententiam dicti Consulis fuit declarata navis innavigabilis nulla facta mentione de infortunio maris, nullo præcedente Consulatu atque examine Testium super casu adverso, ac solum deducta in actis vetustate, fragilitate, & corruptione navis in partibus substantialibus, ex quibus propterea solummodo lata præsumitur sententia declaratoria innavigabilitatis, & non ex causa adversitatis maris, de qua nulla fuit facta mentio. »

(33) *Mascard. de probat. concl.* 277 *num.* 1. *volum.* 1. *Rota Romana dopo l' Urceol de transact. decis.* 21 *num.* 4. *e* 5.

(34) *Leg.* 5. *C. de naufrag. Vinn. ad Pech. tit. de naut Casar. de commerc. disc.* 1. *num.* 161. *Rota Fiorentina nel Tesoro Ombrosiano tom.* 3 *dec.* 60. *n.* 66. *e pienamente lo Strick v. l.* 8. *disp.* 27. *cap.* 3. *de prob. damni a nav. dat.* §. 5. *& seq.*

(35) *Liburnen. Assecurationis del* 26 *Sett.* 1784. *av. il Sig. Console Rossi* § *facile per altro.*

furono gli Assicuratori condannati al pagamento dei loro respettivi tocchi a forma della Scritta di Sicurtà, purchè nell' atto del pagamento venisse fatta agli Assicuratori la renunzia d' incerta nelle solite forme, e venisse pure abbuonato ai medesimi Assicuratori l' importare di certa porzione di noli, e del corpo e attrazzi della Nave, che al Capitano era riuscito di recuperare dopo l' accaduto sinistro, con Sentenza del 20 Settembre 1784, a relazione dell' Illustriss. Sig. Console Rossi.

63. Nel conflitto di queste due difformi Sentenze ricorsero gli Assicuratori al rimedio della restituzione in intiero, e commessa la Causa al primo Turno della Rota Fiorentina, ed ivi acerrimamente discussa, fu confermata in tutte le sue parti la seconda Sentenza a favore dell' Assicurato, e contro gli Assicuratori, con Sentenza del 15 Luglio 1785, a relazione del Sig. Auditor *Vernaccini*: E nelle due dottissime Decisioni di detta Causa si trova pienamente esaurita l' importante materia di quest' articolo (38).

L' *Azuni* parlando della innavigabilità della Nave stabilisce, che ogni Nave si considera posta in stato di innavigabilità, allorchè un assoluto deterioramento, o un difetto irrimediabile di qualcuna delle sue parti essenziali, in conseguenza di burrasche sofferte, o di qualunque altro accidente di Mare, fa sì che non possa sussistere come tale, e non compisca più l' oggetto della sua destinazione: Dal che si deduce, che in tal caso la innavigabilità si paragona al naufragio. Ha però essa diversi rapporti, secondo li quali può essere considerata, all' oggetto che il danno della innavigabilità sia a carico, o disobblighi gli Assicuratori della Nave in simile stato ridotta.

Tutti questi rapporti, ed il metodo di stabilire legalmente la innavigabilità della Nave, furono latamente esaminati dalla Ruota Fiorentina nella Causa tra il Sig. De Faro Assicurato per conto del Sig. Spiridione Zinghillara di Venezia, e i Signori Assicuratori di Livorno sopra lo Sciabec-

(38) Il Voto del Giureconsulto Cassinelli, e la Decisione della Rota di Genova del 19 Giugno 1708 in Causa Comisoglù, e Assicuratori somministrano molti lumi anche sopra questo medesimo articolo.

co nominato San Giovanni Evangelista, e San Spiridione, comandato prima dal Capitano Danielli, e dopo la di lui morte dal Capitano Antonio Macchiavelli. Nell' esame di questa Causa clamorosamente discussa, vennero sottoposti alla più seria osservazione i requisiti del risico in genere, e in specie, non meno che le prove del sinistro, stabilite sopra perizie, ed atti giudiciali del Consolato Veneto in Smirne: E sulla legalità di tali procedure, gli Assicuratori restarono soccombenti prima colla Sentenza dei Consoli del Mare di Pisa del 15 Settembre 1785, e colla confermatoria del primo Turno di Ruota del dì 5 Aprile 1786, a relazione del Sig. Auditore *Ulivelli*.

TITOLO SESTO

Dell' investimento di due Navi fra loro,

ACcade frequentemente, che sebbene la vastità del Mare apra largo spazio alle Navi di percorrere la loro navigazione, tuttavolta la forza delle correnti, l' impeto dei venti, e finalmente l' ignoranza, o la negligenza dei Naviganti le riducano ad urtarsi fra loro in modo tale, che danni gravissimi se ne risentono nel corpo, negli attrazzi, e talvolta nel carico da quella, che o essendo meno forte, o in peggiori circostanze, è costretta a soffrire l' urto dell' altra.

2. E' così ovvio il caso, che tutte le Leggi hanno prescritta la regola per la refezione di questi danni, e per attribuire a seconda delle circostanze dei casi la refezione a quella delle Parti, che è stata la causa del danno, quando ciò si possa concludentemente provare, lo che resta sommamente difficile.

3. In conseguenza di ciò, la maggior parte delle medesime Leggi del Mare ha determinato, che quando due Bastimenti s' investono non volontariamente, ma per accidente, devono soffrire egualmente la perdita, e il danno che ne segue: Ma se la metà del danno fatto ad una di esse eccedesse la valuta di quel che l' altro può buonificare, il reclamo non si estenderà di più del prodotto del tutto; tan-

tochè i Proprietarj col cedere quel che era loro, restano liberi da qualunque altra domanda.

4. Questa è la disposizione delle Costituzioni di Anversa del 1663, nella quale però sono distinte, e individuate le respettive circostanze della Nave, ed è fissata principalmente la regola che „ Quando due Bastimenti veleggiano = vadino a Terra, o fuori, e che mentre sono alla vela ac- = cade che si urtino, non potendo veleggiare altrimenti, o = dare il passo, e che per tal cagione uno getti a picco = l' altro, o lo danneggi in altro modo, allora tal danno = sarà la metà per ciascuno di essi, sia che ciò accada di = notte, o di giorno, in tempo di calma, o di burrasca, = o altrimenti; ma se ciò venga fatto apposta, o per colpa = di uno di essi, allora questo ne soffrirà solo tutto il = danno. „

5. Procede altresì a porre il caso, che più Bastimenti essendo all' ancora vicino a Terra, uno di essi si sciolga, e scorra senza colpa del Padrone, e danneggi l' altro, ed in tal caso dispone „ Che quello che ha fatto tal danno sia = obbligato a pagare la metà di detto danno a quello che = l' ha ricevuto, secondo la valutazione di Persone che se = ne intendino, e se il Bastimento che và così in bando, e = scorre ricevesse qualche danno, deve soffrirlo egli stesso. „

6. Dispone ancora per il caso, che un Bastimento nell' uscir fuori, e nell' entrare sia alla vela, o si prepari a far vela urtasse in un altro, e lo danneggiasse, allora quel che è alla vela pagherà la metà del danno al Bastimento che ha sofferto, ed è stato danneggiato, purchè si giustifichi col giuramento dell' Equipaggio, che ciò non sia accaduto per sua colpa; se pure quello che è stato danneggiato non faccia apparire il contrario, e che egli medesimo sia parimente senza colpa alcuna, nel qual caso il Bastimento alla vela, come sopra pagherà tutto il danno.

7. Ordina inoltre, che tutti i Bastimenti, quando si mettono all' ancora, devono lasciare visibile un segno (che da noi si chiama gavitello), e se per mancanza di questo segno accadesse qualche danno, allora quello per la negligenza del quale ciò è accaduto, rifarà tutto il danno; ma in caso che un tal segno fosse tirato via dopo aver gettata

l' ancora senza colpa del Padrone, e che non l' avesse in modo veruno potuto prevenire, allora sarà solamente obbligato alla metà del danno.

8. Finalmente dispone, che quando due Bastimenti stanno accanto uno dell' altro, e che uno di essi è a traverso, o che non possa dar passo, e che l' altro li sia così addosso da potere essere rischioso, allora quello, la di cui Nave è a traverso, e non può dare il passo, può pregare l' altro che può scostarsi e far luogo, a sarpare la sua ancora per prevenire ogni disgrazia; che se questo ricusa di farlo, allora potrà far ciò egli stesso; e se l' altro l' impedisce o proibisce di farlo, e da ciò ne segue qualche danno, sarà obbligato di pagare il tutto.

9. Uniforme intieramente a questa Costituzione è quella di Rotterdam, che letteralmente prescrive l' istesse regole su quest' oggetto all' articolo *Delle Navi che si danneggiano una con l' altra*, dal §. 255 al § 278, in cui conclude, che in tutti questi casi i Proprietarj non saranno tenuti per più della loro porzione della Nave, nè il Padrone sarà per di più responsabile in caso di qualunque sorta nato accidente che accada senza sua colpa, se egli sia Parzionevole.

10. Lo stesso stabilisce rispetto al modo di rifare i danni, l' Ordinanza d' Amburgo *tit.* 8 *per intiero*, ma scendendo a parlare dell' interesse degli Assicuratori, così conclude „ Gli Assicuratori pagheranno il danno, e avaria = sopra qualunque nave, e mercanzie perdute in questo mo- = do nel tempo solito, dopo che sia stata data loro notizia = del sinistro. I Parzionevoli, o Proprietarj della nave, o = mercanzie a bordo di essa, che restò affondata o danneg- = giata, come è detto prima, proseguiranno le loro ragioni = contro i Proprietarj, e Noleggiatori dell' altra Nave, la = quale fece il danno, per benefizio degli Assicuratori, se = questi lo domandano, ma a loro risico, e spese tanto = quanto ammontava la valuta di tal nave, e del carico che = aveva a bordo: E qualunque cosa che possono recuperare = per decisione o giudizio della Legge, o per arbitrio con = consenso degli Assicuratori, dopo aver dedotte le spese, = sarà buonificata ai detti Assicuratori generalmente in pro-

= porzione ad una repartizione da farsi, secondo le somme = che hanno firmato, o pagato le loro porzioni della per- = dita. „

11. Le Ordinazioni di Svezia dopo avere anch' esse disposto nel modo suddetto, rispetto alla verificazione, e pertinenza dei danni in simili incontri, *tit.* 9 *artic.* 15 concludono: „ Le disgrazie e danni che accadono nella maniera = predetta ad una nave, e mercanzie assicurate, devono es- = sere prosiguite in Giudizio dai Proprietarj, alla richiesta, = e per conto dell' Assicuratore, secondo che fa meglio al = suo vantaggio, al suo reclamo di regresso sopra i Pro- = prietarj, e Noleggiatori della Nave che cagionò i danni, = fino all' ammontare della valura della nave e carico, e = quello che è stato così recuperato, sia per Processo e = giudicial Sentenza, sia per arbitrio a cui l' Assicuratore = abbia acconsentito, dopo aver dedotte le spese, và all' = Assicurarore di quello che è specificato nella Polizza. „

12. Il costume di dividere ugualmente il danno cagionato da simili accidenti a ciascun Bastimento era in prima generale, secondo la testimonianza del *Magens* (1), mentre in alcuni Luoghi si faceva una stima dei due bastimenti, e carichi, e ciascuno soffriva il danno in proporzione della sua valuta.

13. Nell' articolo 67 delle Leggi di Wisbuy viene espresso così: „ Se accade che dall' investirsi due Bastimenti, = uno di essi si perda con il suo carico, si stimeranno le = mercanzie dei due Bastimenti, e quello che è perduto sa- = rà conteggiato ad un tanto sopra la valuta di ciò che cia- = scuno aveva dentro, e l' istesso tanto satà calcolato sulla = valuta dei Bastimenti. „

14. Il *Molloy* (2) aderendo a questa disposizione, conclude: „ Che se due Navi s' incontrano, e si attraversano = una con l' altra, e che la Gente giuri della sua innocen- = za, se ne farà la contribuzione con una giusta eguaglianza; = ma se una perisce, siccome non vi può essere proporzio- = ne della perdita, così neppure contribuzione. „

(1) *Saggio sopra le Sicurtà part.* 1. §. 66.

(2) *Molloy de iur. maritim. lb.* 11. *cap.* 6. §. 10.

15. L' Ordinazione di Francia al §. 46 dice: „ In caso che le Navi s' investino, il danno sarà sofferto egualmente dalla due Parti, sia durante il viaggio, nella Spiaggia, o in Porto: Se il danno però è cagionato per mancanza dell' uno, o dell' altro dei Padroni, sarà resarcito da quello, che ne fu la cagione. „

16. Rileva il *Magens* su questo proposito, che sebbene l' Ordinazione disponga, cha il danno sarà egualmente sofferto da quelli che hanno patito, e da quelli che l' hanno fatto, pure non ordina che ciascuna Nave soffra la metà di tal danno, ma la contribuzione deve essere in proporzione del respettivo valore (3), e per meglio schiarire l' articolo propone un esempio, che somministra la chiara idea per dare al quesito il più esatto scioglimento. In questa generale dottrina, come pure nella maniera di conteggiare la valuta, il *Magens* differisce dall' opinione di *Werver* Autore Olandese (4), il quale sostiene che la Nave deve essere stimata secondo quello che valeva al tempo in cui ricevè il danno, esclusivamente dalle provvisioni, e nolo, (che è quanto dire il solo scaffo, e corredi): Ed il carico deve stimarsi con tutte le spese fino a bordo, nè fa egli distinzione nessuna, se l' accidente accadesse quando il Bastimento avesse

(3) *Magens par.* 1. §. 66. *in fine* „ „ ivi „ per esser più preciso, e per dare il nostro parere in questo punto supponghiamo, che la nave affondata per essere investita da un altra vaglia — p. 10000 -
E l' altra sia valutata p. 2000 -
p. 12000 -
Pensiamo che la perdita sarà egualmente sofferta. Se i proprietarj della nave, e del carico salvati valuta a p. 2000 pagano a quelli della nave, e carico perduti valutati p. 10000 la somma di p. 1666. 2 terzi. Oppure se la nave affondata era della valuta di p. 2000, e la nave conservata di p. 10000, allora i proprietarj della nave, e carico del valore di p. 10000 dovrebbero pagare a qoelli della nave, e carico di p. 2000 affondata p. 1666. 2 terzi.
Oppure se i resarcimenti d' una delle navi danneggiate costassero — — p. 500 -
E dell' altra — p. 1000 -
p. 1500 -
Crediamo che sia una giusta eguaglianza di fare, che la nave, ed il carico valutati p. 1000 soffra p. 1250 -
E la nave, e carico valutati p. 2000 — — p. 250 -
p. 1500 -

(4) *Werver de avar. pag.* 121.

terminata la metà del suo viaggio o più presto, o più tardi.

17. E stima egli (5) cosa più giusta, che non solamente si deva fare una distinzione nelle circostanze, dalle quali sia accaduta la disgrazia; se tra Navi di andata, o di ritorno, se in un Porto, o in alto Mare; ma ancora che si deva avere riguardo al Luogo, nel quale i danneggiati vengono a fare la dimanda del danno. Per comprovare questa sua proposizione, esemplifica il caso in questi termini: Supponghiamo, dic' egli, che una Nave da Livorno nel montare l' Elba per Amburgo, investa un Bastimento che viene in giù destinato per Cadice: Il danno cagionatoli l' obbliga di ritornare in Amburgo per farsi resarcire, e per questi resarcimenti si fa la domanda in Amburgo sopra la Nave di Livorno. In questo caso la contribuzione dovrebbe senza dubbio esser calculata sopra quello che ivi produrrebbe al netto la nave e carico di Livorno, e non sopra del costo in Italia; ma la Nave di Cadice non può contribuire per più di quello che costano le mercanzie in Amburgo, con tutte le spese fino a bordo.

18. E passa quindi ad esaminare come questo danno deva decidersi fra gl' Interessati di ciaschedun Bastimento in particolare (6).

(5) *Magens loc. cit.*

(6) *Magens par. 1. §. 66 in fine* „ Supponiamo che la nave destinata per Cadice sia affondata, che la sua valuta con quel che il carico costò in Amburgo solamente ascendesse a p. 2000, e la nave di Livorno col netto importare del suo carico p. 1000, sostenghiamo adunque, che te p 1666, due terzi, che la nave di Livorno deve pagare per contribuzione dovrebbero essere distribuiti fra gli Interessati nelle p. 10000 nella maniera seguente cioè;

1. La nave per la sua valuta nella condizione in cui arrivò, o per quello che sarebbe stata venduta ad Amburgo che supporremo essere — — P. 2500 -
Per il netto suo nolo „ 250 -
p. 3000 -

2 I marinari per i loro salarj mentre non dovrebbero esserne franchi quando non hanno fatto cosa veruna per meritar una esenzione, supporremo che sia „ 500 -
La valuta che renderebbe il carico al netto d' Amburgo „ 6500 -
Cioè 16. 2. terzi per cento, ——
o 1666. 2. terzi sopra p. 10000 -
E gl' Interessati nella nave affondata dovrebbero dividere le dette p 1666 2 terzi fra loro nelle seguenti proporzioni, cioè;

19. La disposizione di ragion comune sul punto dell' investimento, le conseguenze del quale sono a carico degli Assicuratori si è, che se ciò succede per fortuna di Mare senza colpa di Persona, è questo un caso di avarìa semplice, per cui ciascuna Nave soffre il danno che ha ricevuto, e non vi è rilevazione, nè contribuzione fra le Navi, che dall' impeto dei venti, o dalla violenza dell' onde sono state spinte ad urtarsi una contro l' altra, senza che o potesse prevenirsi il caso, o anche previsto potesse da alcuno apporsi un valevole riparo per impedire questo investimento, e le dispiacevoli conseguenze del medesimo; come pur troppo accade nei tempi di burrasche, specialmente nei Porti ove le Navi si trovano nella necessità di essere una all' altra vicina.

20. Tre specie d' investimenti distinguono gli Autori; quello che succede per caso fortuito, quello che succede per colpa, o negligenza di alcuna delle Parti, e quello finalmente che ha luogo, senza che possa ritrovarsi da chi abbia avuto causa.

21. Nel primo caso non compete azione contro alcuno per la refezione del danno, che deve soffrirsi nel modo che si è detto, e gli Assicuratori son tenuti a pagarlo come caso fatale, allorchè o ascende alla somma che costituisce il sinistro, o è nei termini della loro obbligazione, o della disposizione della Legge a cui sono soggetti.

22. L' *Emerigon* (7) riporta, che la Giurisprudenza

1. La nave dovrebbe ricevere in proporziona della sua valuta di quando si mise alla vela, iacludendo le provvisioni, e denaro anticipato ai marinari, il' che supporremo essere — — p. 1000 -
2. Il carico consistente soltanto in carbone, che montasse con tutte le sue spese fino a bordo a „ 1000 -
p. 2000 -

Sopra questi due articoli dovrebbero dividersi p. 1666 due terzi, facendo 83 un terzo per cento, mentre non era dovuto alcun nolo, nè salari dei marinari, essendochè la nave stava appunto scendendo il fiume nel suo viaggio di ritorno.

(7) *Leg.* 29. §. 2. *& seqq. ff. ad L. aquil.* „ si tanta vis navi facta sit quæ temperari non potuit nullam in dominum dandum actionem „ *Consolato del Mare cap.* 197. *e* 200. *Cleirac les us, & coutum de la mer tit. iug. de ler* §. 15. *n.* 4. *Targa cap.* 79. *Rocc. resp.* 36. *Stypmann part.* 4. *cap.* 19. *n.* 17. *Kurick ad ius maritim*

di Francia in ordine ai citati Titoli di quelle Ordinanze del 1681, è la stessa di quella derivante dal Gius comune (8), e per provare la sua proposizione riferisce una Rejudicata di Napoli sopra Bastimenti Francesi, ed altra di Francia „ Due = Vascelli Francesi erano ancorati nel Porto di Napoli, uno = comandato dal Capitano Giometti, e l' altro dal Capita- = no Giovanni Beù: Una tempesta fece strappare la Nave = del Giometti, e scorrere sopra quella di Beù, la quale fu = rotta, e fece naufragio. Con Sentenza del Console Fran- = cese fu assoluto il Capitano Giometti dalle pretensioni = contro di esso promosse dal Capitano Beù, e il Senato = di Napoli con Decreto del 12 Ottobre 1627 confermò in- = tieramente la detta Sentenza. „

23. Con Decreto del Parlamento di Aix fu assoluto il Capitano Fluriol di San Malò dai danni cagionati per investimento al Capitano Bonnyfai. Gli atti del Processo portavano che l' investimento di cui domandava l' indennizzazione il Capitano Bonnyfai era proceduto da caso fortuito: E per conseguenza il Capitano Fluriol fu assoluto dai danni, e dalle spese.

24. Nella notte del primo Novembre 1753, un grosso colpo di vento fece strappare tutte le Tartane, e tutti i piccoli Bastimenti che erano nel Porto di Marsilia, e furono trasportati confusamente all' alto del Porto verso gli Agostiniani. La Tartana del Padrone Simone Roustan fu nel numero che andò a investire una Nave Olandese, alla quale cagionò molti danni. Per mezzo di un Decreto interlocutorio fu ammesso il Padrone Roustan a provare, che la sua Tartana era bene ormeggiata, e che l' accidente era arrivato per un colpo puramente fortuito. Furono ricevuti gli atti opportuni, e con Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia, pubblicata il dì 16 Novembre dello stesso anno, fu assoluto intieramente il Padrone Roustan, e il Capitano Olandese dovè sopportare solo, i danni arrivati per effetto della burrasca.

hanseat. tit. 10. art. 2. p. 805 & en. de jur. marit. lib. 3. cap. 8. n. 1 „ Pothier num. 48. & seq. Valin tit. 7. des avaries art. 10.

(8) *Emerigon chap. 12. sect. 14.*

25. Diversa però è la disposizione della Legge, se all' investimento delle Navi ha dato causa la colpa, o la negligenza dei Naviganti, o si attenda il Gius comune (9), o si attendano le particolari Costituzioni dei Popoli Commercianti. Questa colpa è di quello che offende, o di quello che resta offeso. Dicesi del primo, allorchè quando avrebbe potuto evitare il pericolo portandosi diversamente da ciò che fece, ma la Nave per colpa del suo Condùttore, mancante forse della necessaria perizia, e prudenza per condurla, investì l' altra, e così fu cagione del danno: Nel qual caso il Conduttore della Nave che offende, deve resarcire tutti i danni fatti alla Nave investita, ed al carico (10).

26. Ma se, come talvolta accade, il danno che succede, non può ad altri imputarsi che all' Autore del medesimo, è di ragione che non possa da altri ripetere la sua indennizzazione, dovendo attribuire alla propria colpa il danno che ne risente (11).

(9) *Leg.* 19. *ff ad Legem aquiliam* „ si navis tua impacta in meam scapham damnum mihi dedit quæsitum est quæ actio mihi competat. Et ait procellas si in potestate nautarum fuit ne id accideret, & culpa eorum factum sit Lege aquilia cum nautis agendum „ *Ordinanza di Wisbuy art.* 26. 50. 70. *ius maritim. anseat tit.* 10. *art.* 1. *e* 2. *Van Leeven de avariis n.* 46 *Vinn ad L.* 5. *ff. ad L. Rhodiam, Stypmann. de iur. marit. par.* 4. *cap.* 19. *n.* 19. *& seq. Loccen. de iur. marit. lib.* 3 *cap.* 8. *n.* 11 *pag.* 1041. *Kurick de ius maritim. hanseat. pag* 805.

(10) *Strick de collision. nav. vol.* 8. *disp.* 27. *cap.* 2. §. 13. „ quid si autem culpa ab una parte navigantium committitur navis, vel lædens in culpa est, vel quæ læditur. Lædenti tunc culpa adscribitur, quando aliter periculum evadere potuit, sed navis ob culpam nauclerì forte prudentia sufficienti eam gubernandi carentis, in aliam impacta fuit atque sic damnum dedit: quo casu solus nauta lædens omnem deteriorationem navi, & mercibus illatam refundere debeat, ideo ut hic locum habeat Lex Aquilia de damno *L.* 29. §. 4. *ff. ad L. aquil.* ubi Ulpianus hoc in terminis decidit: Consentiunt hic iura maritima, quæ unanimi calculo cum iure civili conveniunt. „

(11) *L.* 203 *ff de reg. iur. Strick. loc. cit.* §. 14. „ ivi „ accidit interdum, ut damnum quod quis patitur nulli alio imputari possit, quam autori qui ipse damnum incurrit, ut ideo a nullo alio quam a se ipso reparationem eius prætendere possit, sed sibi hoc imputare debeat, sic & in navium collisione se res habet. Hinc idem iuris est si ipsa navis læsa in culpa sit, ut ab alia invehente lædatur; Dum enim damnum ex propria culpa sensit solus obligatus est ad illud substinendum, pa-

Digitized by Google

27. All' oggetto di evitare simili inconvenienti hanno le Leggi marittime prescritto certe regole, la retta osservanza delle quali diminuisce in gran parte i casi di tali incontri, e facilita il mezzo di riconoscere a chi deva attribuirsi la colpa del caso.

28. Il *Targa* fra i primi stabilisce le seguenti regole: = La prima regola è, che il minore ha sempre da cedere al = maggiore, ed essere il primo a discostarsi, ed ammainare; questa qualità poi di maggiore, o minore si può intendere in tre modi cioè, o minori di corpo, o minori di forze, o minori d' insegna.

29. La seconda è di riconoscere, se alcuno dei due Vascelli che hanno urtato fosse stracarico, perchè seguendo abboccamento di alcun Vascello, mentre non costi della causa, si presume procedere dallo stracarico, e da non essersi riparato a suo tempo, e non aver compiuto alle sue parti.

30. La terza regola consiste, che nell' entrare, o nell' uscire dei Porti, o bordeggiandosi, o con venti laterali, i quali più facilmente di tutti gli altri danno l' adito a questi incontri; quello che esce di Porto, o che esce di Terra, maggiore, o minore che sia, è obbligato a cedere a quello che entra, ovvero che si atterra, e questo deve ancora discostarsi da quello (12).

31. La prova del sinistro accaduto, e senza propria colpa deve farsi concludentemente da quella delle Parti, che intende ripetere il danno; imperocchè non essendo tal caso facile ad accadere senza qualche colpa dei Conduttori delle Navi, specialmente fra due Navi che navigano in Mare libero, e aperto, non basta provare il caso essere accaduto, ma è peso del Capitano il giustificare essere accaduto senza sua colpa (13).

riter ac ille a quo damni causa ob culpam dependet solus ad reparandum tenetur. »

(12) *Targa cap. 53 per tot. Stracc. de naut par 3. n. 14. Strich loc. citat. cap 3 per tot. Valin des avar. art. 11 Emerigon chap. 12. sect. 14.*

(13) *Stracc. de naut. par. 2. num 6. Havia de commerc. naval. cap. 12 n. 31. Strick loc. cit. cap 2. per totum. e la Rota Fiorentina in una Lib. rncn. Damnorum degl' 8 Maggio 1766. av. Montordi §. 13*

32. Una delle colpe, che come tendente a dar luogo a simili inconvenienti, è molto riguardata dai Dottori in questo articolo, si è quella della mancanza di un lume in tempo di notte, per cui si attribuisce a quello che ne manca, il danno che produce l' investimento (14). E così il *Binkersoeck* conclude essere stato deciso dal Supremo Senato a sua relazione: „ Culpam quoque considerandum est = ejus qui damnum passus est, nam si noctu sit obrutus, = cum neque ignem haberet, neque clamaret ipse sibi dam- = num fecisse videtur: Et me Senatore Senatus Supremus = 23 Novemb. absolvit eos qui navigantes aliam na- = vim navigantem depresserant, quia navis depressa sine = accenso lumine navigaverat, contra si quidam num de- = dit, neque ignem habuerit, neque clamorem, & insoli- = dum videtur teneri. „

33. E nell' istesso sentimento venne la Rota Fiorentina nella *Liburnen. Damnorum dell'* 8 *Maggio* 1766 *av. Montordi* §. 22, dicendo: „ Venendo a parlare delle man- = canze, e colpe commesse dal Capitano Rankin nella sua = navigazione, non pareva che potesse scusarsi da grave = colpa, se in tempo di notte prodigiosamente bujo, denso, = piovoso e nebbioso, in cui non poteva vedersi ad alcuna = distanza, navigò senza alcun fanale alzato, ed acceso, = come depone il Capitano della Nave Danese, giovando = moltissimo a schivare i pericoli, gl' investimenti, e urti = di altre Navi l' uso di tal fanale, o fiaccola accesa per = chiarezza in tempo di notte, e perciò è in colpa il Capi- = tano, che in tempo di notte, particolarmente moltissimo = buja, piovosa e nebbiosa come quella descritta da Ranckin = navigò come egli fece, senza fanale alzato. „

34. E sebbene non vi sia una Legge positiva, che obblighi i Capitani di Nave a tenere tali fanali, o lumi in tempo di notte, non ostante prevale la consuetudine universale di tenere tal fanale acceso nelle Navi, perchè le altre che navigano possano scansarle, onde chi ometre di farlo è sempre in colpa, per non aver fatto ciò che gli altri diligenti Capitani son soliti di fare (15).

(14) *Strick vol.* 8. *disp.* 27. *cap.* 2. *lib.* 4. *cap.* 22. §. 8 *in fin. Binkeesuck qu iur privat.* (15) *Liburnen. Damnorum* §. 15. in

35. Quando finalmente l' investimento è accaduto non per caso fortuito, o per probabile colpa di alcuna delle Parti, la quale possa verificarsi, ma resta impossibile, o almeno molto difficile, come il più delle volte succede, di conoscere per mancanza di chi il caso sia accaduto, è in tali circostanze, che si prende la regola di dividere la differenza, e di far sopportare la metà del danno a ciascuna delle due Navi (16), qual decisione a sentimento degli Autori è ammessa per equa, attesa la difficoltà di poter costituire una piena, e concludente prova di tali casi (17).

36. L' *Emerigon* referisce questi due esempj. Una Tartana essendo sortita dal Porto di Marsilia, e bordeggiando, andò ad investire il Bastimento del Padrone Aubert, che esso pure bordeggiava, ma che era partito precedentemente alla detta Tartana; e questo Bastimento fu affondato: Le Genti dell' equipaggio si attaccarono alla Tartana, e si refugiarono in quella. Resultava dagli atti, che il Bastimento era partito il primo, e che essendo verso il Faro era stato investito dalla Tartana che era partita dopo di lui. I Testimonj respettivi parlavano di certi avvisi datisi reciprocamente di guardarsi, ma ciò non sospese punto l' animo dei Giudici, i quali crederono, che quello che era dietro dovesse guardarsi da quello che aveva avanti: E con Sentenza del 14 Febbraro 1750 fu condannato il Padrone della Tartana a pagare il valore del Bastimento del Padrone Aubert.

37. Nel 7 Dicembre 1751 a otto ore della mattina il Padrone Escuffier sortì dal Porto di Marsilia con la sua Tartana nominata il San Giacomo, rimburchiata da un piccolo barchetto; ed il Mare essendo ancora molto grosso per il vento del giorno precedente, camminava assai lentamente: Una mezz' ora dopo, il Capitano Arnaud sortì dal Porto con uno Sciabecco rimburchiato da dieci Uomini, dirigendo la sua rotta sotto vento alla Tartana, e si trovò ben presto

cui è riportata una Pratica di Capitani Inglesi comprovante l'uso generale di tenere tali lumi.

(16) *Stypman. par.* 4 *cap.* 19 *n.* 45. *Kurick p.* 80. *Locceni. lib* 3. *cap.* 8. *n.* 11. *Cleirac us & coutum de la mer p* 67.

(17) *Grot. de iur. bell. & pac. lib.* 2. *cap.* 17 §. 21. *Emerigon chap.* 13. *sect.* 14. §. 3.

di prua a poppa: La vela della Tartana avendo tagliato il vento a quella dello Sciabeeco, questi non potè più manuvrare, e i due Bastimenti s' investirono: Si ruppe la poppa della Tartana, una parte del timone cadde in Mare, e le vele dei Bastimenti s' imbarazzarono malamente. In questo stato lo Sciabeeco gettò un' ancora, ma la Tartana che non aveva ancore, e non poteva più governarsi, andò a rompersi contro gli scogli del Faro. Fu contestato il Giudizio, e la opinione fu, che l' accidente doveva presumersi essere arrivato per colpa del Capitano Arnaud, attesochè essendo egli l' ultimo sortito dal Porto, doveva fare attenzione alla rotta che prendeva, tanto più che essendo rimburchiato da dieci Uomini, egli era assai più padrone del Mare, di quello che poteva essere la Tartana: E con Sentenza del 22 Marzo 1751 fu condannato il Capitano Arnaud al pagamento del valore della Tartana, e di tutti gli effetti, mercanzie e provvisioni che ivi si trovavano.

38. Con altra Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia del 17 Luglio 1754 fu condannato il Capitano Fugeray de Coudray a rifare tutti i danni, interessi e spese ai Capitani David Julliard, e Guglielmo Caillot, perchè essendo egli arrivato l' ultimo, invece di aspettare che le Navi che erano avanti di lui all' ingresso del Porto, e che manuvravano per entrare, fossero collocate, era andato a cadere sopra di loro.

39. La Pollacca del Capitano Villecroze era alla cappa per prendere la sua polvere fuori del Porto di Marsilia: Uno Svedese veniva a piene vele sopra di essa, onde l' Equipaggio della Pollacca gli gridò di derivare. Lo Svedese gli replicò di non temere di cosa alcuna, ma frattanto investì la Pollacca, gli rovinò la camera, e fece molti altri danni, ed avendola attaccata coll' ancora, la strascinò seco per una mezz' ora. Con Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia fu condannato lo Svedese al pagamento di tutti i danni, e con Decreto del Parlamento di Aix del 30 Luglio 1750 fu confermata la detta Sentenza.

40. Se per altro, all' oggetto di evitare un naufragio imminente una Nave è costretta a tagliare i cavi d' altra Nave che a lei stà vicina, non è questa tenuta a rifare al-

cun danno, nè alle conseguenze che ne possono derivare, perchè la necessità a cui uno è esposto senza propria colpa, è superiore a qualunque Legge (18).

41. Gli Assicuratori hanno un positivo interesse di conoscere le regole che riguardano questa materia, a fine di sapere, se il danno cagionato dall' investimento è per conto loro, o se eglino sono esenti dal risponderne.

42. Egli è indubitato, che gli Assicuratori non sono tenuti a rispondere dell' investimento cagionato dalla colpa, o negligenza del Capitano, e suo Equipaggio, quando eglino non corrispondono di questa; ma sono però tenuti dell' investimento che procede dal fatto di tutt' altra Nave, purchè quella che ha risentito il danno, non abbia pregiudicato le ragioni del suo Assicuratore col non intentare l' azione nel tempo, e nelle debite forme debite contro l' Autore del danno, poichè il fatto del Terzo si riguarda come una fortuna di Mare, per cui gli Assicuratori son tenuti, salvo il loro regresso contro l' Autore del danno (19).

43. Prevale in questa occasione la solita distinzione, che ammettono i Dottori dei respettivi casi in cui gli Assicuratori non sono tenuti ai danni che accadono alla cosa assicurata (20), e come per tutti, elegantemente distinguendo, conclude *Samuele Strickio* (21): „ Si pactum de periculo = præstando generaliter fiat sine singulorum casuum dinume- = ratione, prout raro hodie contigit, cum in pollicibus ple- = rumque specifice casus exprimantur, tunc cum sub hoc = nomine intelligantur casus fortuiti, ex. gr. *naufragium*, = *hostium aggressura*, *ventorum violentia* &c. sine du- = bio etiam Assecurator *collisiones navium*, quæ *casu for-*

(18) *Leg.* 29. §. 3. *ff ad Leg. aquil* „ Labeo scribit si cum vi ventorum navis impulsa esset in funes anchorarum alterius, & nautæ funes præcidissent si nullo alio modo, nisi præcisis funibus explicare se potuit nullam actionem dandam „ *Giudizj d' Oleron art.* 15. *Ordinanze di Wisbuy art.* 27. *Wolf.* §. 3. *Loccen lib.* 3. *cap.* 8. *n.* 12.

(19) *Emerigon ch.* 12. *sect.* 14. §. 2.

(20) *Cocceius disp de assecur.* §. 13 *Santern de assec. par.* 4. *n* 16. *Rocc. disp.* 97. *n.* 6. *Marquard. de iur. mercat. lib.* 2. *cap.* 13. §. 46. *Loccen. de iur. marit libr.* 3. *cap.* 6. *Rota di Genova dec.* 3 *n.* 15. *Christin. volum.* 3. *dec.* 47. *n* 5. *e* 6.

(21) *Strich vol* 8. *disp.* 27. *cap.* 4. *de repar. damn per oceurs. nav. dot.* §. 0.

= *tuito* fiunt in se suscepisse censetur, si vero ex facto, = fraude, vel culpa domini mercium, sive navis Magistri, = jactura aliqua per navium collisionem sequatur, tunc As- = securator non tenetur; qui enim suscepit in se periculum = mercium vehendarum, intelligitur in se suscipere pericu- = lum fortunæ, non culpæ; huc pertinet *Leg. Cum propo-* = *nas Cod. de naut. fæn.* quod satis videbatur iniquum, ut = culposus agere possit contra Assecuratorem innoxium pro = redintegratione illius damni, quod ex ejus culpa contigit; = quod si vero Assecurator omne periculum facto in se su- = sceperit, tunc quoque tenetur de omni damno in Mare = contingenti, sive propter tempestatem, vim hostilem, vel = ventorum violentiam contigerit, sive per culpam, & ne- = gligentiam Nautcleri, vel aliorum qui in navi sunt. „

44. Fanno i Dottori su questo articolo molte questioni per distinguere quando i danni cagionati per l' investimento di due Navi, si devano riguardare come avaria generale, alla refezione della quale sia anche tenuto il respettivo carico di dette Navi.

45. Sostengono alcuni (22), che se per l' investimento una delle Navi perisce, con gli effetti di cui è carica, l' altra Nave, ed il suo carico devono contribuire a soldo e lira a ripararne la perdita come avaria grossa, e comune.

46. L' Ordinanze di Vysbuy all' artic. 26. 67. 70 fissano questa proposizione come indubitata: E così vien disposto dall' artic. 4 dei Giudizj di *Oleron;* ma *Cleirac* nella sua nota 8 su quest' articolo sostiene, che questo sentimento è ingiusto.

47. Il *Valin* (23), approvando l' opinioni del *Cleirac* sostiene, che in effetto non vi è alcuna ragione, per cui in questo caso si possano obbligare i Caricatori delle mercanzie che non hanno sofferto, di contribuire al danno ricevuto, sia dagli altri, o sia dalle due Navi, perchè si tratta sempre di un caso puramente fortuito di una fortuna di Mare, e che non può mai aver luogo la contribuzione dei Ca-

(22) *Kurick ad ius marit. hanseat. pag.* 803. *Vinn. in Pech in L.* 5 *ff. ad L. Rhod. pag.* 263. *e* 264. *Valin tit.* 7. *des avaries art.* 10. *p.* 166. *Stiek vol.* 8. *disp.* 27. *cap.* 4. §. 5.

(23) *Valin des avaries art.* 10. *p.* 167.

ricatori, che allorquando il danno è stato cagionato, o sofferto per la salvezza comune: Dovendosi paragonare questo caso all' altro del tutto simile, che due Navi avessero investito, e fatto naufragio; siccome allora per la regola „ *si salvi chi può* „ quelli che avrebbero avuta la felicità di salvare le loro mercanzie, sarebbero esenti dal contribuire ai danni sofferti dalle mercanzie degli altri, e dalle Navi, così deve dirsi lo stesso nel caso dell' investimento di due Navi fra loro.

48. Conviene anche in questo sentimento lo *Strickio* (24), parlando della reparazione dei danni cagionati dall' investimento delle Navi, il quale dopo aver portate le ragioni, la consuetudine e l' osservanza favorevoli alla prima proposizione per la contribuzione in avaria, sostiene che a suo giudizio è più giusta la contraria, e che il danno cagionato da tale investimento deve riguardarsi come avaria particolare, e che perciò divider si deva egualmente fra le due Navi, e solamente a carico dei Capitani, e Proprietarj delle Navi: Fondando il suo parere primieramente nel Gius comune, che non ammette avaria, se la necessità abbia coartato a fare un danno per la conservazione degli effetti, e che di fatto siasi conseguita la detta conservazione; talchè se non ostante il getto, l' investimento a Terra, o qualunque altra operazione dannosa, diretta alla salvezza del resto del carico, segue il naufragio, non vi è luogo alla contribuzione (25), nè le merci recuperate sono tenute al pagamento della Nave perdura.

49. Forma altresì oggetto di questione fra gli Autori, se quando non è particolarmente disposto, le due Navi devono sopportare fra loro il danno che le mercanzie hanno sofferto (26), o si tratti di quelle che formano il carico di una delle Navi, o si tratti che il carico di ambedue sia

(24) *Strich disp. 27. cap. 4. §. 10.*

(25) *Loccen. lib. 2. §. 7. e 11. Marquard de iur. maritim. lib. 3. cap. 4. pag 393.*

(26) *Leg cum depressa 7. in fin. ff. ad L. Rhod de iact. Vinn ad Pech. in L. 15. ff. ad L. Rhod. Wettsen de avariis ver. salva evasit* „ ivi „ communis est opinio quod quando navis alteram contra se venientem obruit id damni in tributum non venire in quo contributionem locum habere, cum ob communem utilitatem naufragium factum non sit. „

danneggiato: Ma pare concluso, che siccome vi sono molti investimenti inevitabili non procedenti da colpa, o difetto di alcuno, e che anzi tutti devono presumersi tali, se non vi è prova concludente in contrario, così quando di fatto l' investimento è accaduto per semplice accidente, e caso fortuito, non sia giusto che paghino i danni delle mercanzie i Proprietarj, e li Armatori delle Navi, che direttamente, o indirettamente possono aver contribuito ai medesimi, nè vi è alcuna Legge, Autorità o Consuetudine in alcun Luogo, che tenga per responsabili di tali danni i Catani delle Navi investite, onde deve concludersi, che parlando in astratto, e per quei tali Luoghi, dove le particolari Costituzioni non hanno prescritta una regola certa per questi casi, tali danni non formano che un' avaria semplice, e particolare unicamente a carico di chi l' ha sofferta: E la unica limitazione che possa avere questa regola è, quando il danno seguito al carico di una delle Navi procede da una operazione fatta per evitare il maggior danno che sarebbe accaduto nell' investimento; poichè in tal caso deve avere luogo la contribuzione alla perdita tanto per le Navi, che per il carico loro, perchè tal danno è cagionato da una determinazione presa per la comune salvezza (27).

50. L' *Emerigon* conclude magistralmente quest' articolo per quello che riguarda l' interesse degli Assicuratori, il quale dice egli direttamente, o indirettamente è quello a cui appartiene questa materia, restringendosi a queste quattro regole fisse (28).

1. Quando una Nave assicurata è danneggiata dall' urto di un altro Vascello o da un' ancora, o per qualsivoglia altro mezzo gli Assicuratori son tenuti all' indennizzazione, se l' accidente è seguito per caso fortuito (29).

2. Lo stesso deve dirsi, se l' accidente è arrivato per colpa del Capitano dell' altra Nave, nel qual caso l' Assicurato deve cedere le sue ragioni non pregiudicate contro l' Autore del danno.

(27) *Leg. si quis ædes ff. de incend. ruin. & naufrag Valin lib. 3. tit. 7. des avaries art. 10. p. 168. Casareg. disc. 20. n. 12. Capic. Latr. decis. 60. per tot. Loccen. de iur. maritim. lib. 3 cap. 9. n. 12.*

(28) *Emerigon ch. 12. sect. 14 in fin.*

(29) *Pothier n. 50.*

3. Se l' accidente è accaduto per colpa del Padrone della Nave assicurata, gli Assicuratori non son tenuti ad alcuna refezione di danni, a meno che o per convenzione nella Polizza, o per Legge, non sieno garanti della baratteria del Padrone.

4. Nel caso che per mancanza di prova restino i danni cagionati dall' investimento divisi egualmente fra le due Navi investite, gli Assicuratori devono corrispondere per quella parte che riguarda la Nave da loro assicurata, senza che il dubbio che dà luogo a questa divisione possa esser loro di vantaggio, mentre questo dubbio finchè sussiste è contro di loro, i quali per la sola ragione che l' accidente è arrivato sul Mare, durante il tempo, e nel Luogo di quel risico che essi hanno assunto, sono in dubbio tenuti all' emendazione di ogni danno, finchè essi concludentemente non giustificano il caso, per cui siasi limitata la loro obbligazione.

51. Tutto adunque l' importare dell' articolo si riduce a vedere da qual causa il danno provenga, ma è raro che succeduto il danno, possano gli Assicuratori trovar ragioni da scansarne l' emendazione, perchè i casi di Mare o in un modo, o nell' altro restano sempre a loro carico.

L' *Azuni pag.* 9. *verb. abbordo* tratta diffusamente questa materia stabilendo, che l' abbordo di due navi accaduto per semplice fortuna di Mare, senza colpa, e difetto di uomo, si considera avaria semplice, e ciascuna di esse due sopporta il danno, che ne avrà ricevuto: Ma che gli respettivi Assicuratori saranno responsabili verso gli Assicurati, e non vi può essere garanzia alcuna, o contribuzione tra le navi che saranno state a ciò respinte dalla violenza dell' onde.

E successivamente passa a dettagliare la diversità dei casi nel modo sopra esposto, riportando le Leggi comuni, le Ordinanze particolari, e le Autorità degli Scrittori non meno che le Sentenze dei Tribunali che sopra sono riportate. E nel tomo secondo al supplemento sull' articolo dell' *abbordo* riportando l' autorità del *Magens par.* 1. §. 66 *in fine*, prescrive il modo da tenersi nella repartizione del danno. Il sistema da tenersi per far la prova della causa da cui dipenda l' abbordo, è l' avvertimento ai Capitani di nave d.

tenere il lume nella notte nel tempo della loro navigazione. Molti piccoli casi di questa natura mi sono passati tra mano, perchè nelle traversie di Porto, e in tempo di venti fortunali, che spingono le navi con violenza nel Porto, è ovvio il caso di simili inconvenienti, i quali però se accadono senza sospetto di colpa di alcuna delle Parti, vanno a terminare in una liquidazione particolare a carico degli Assicuratori sopra bastimenti quando vi sono: Se poi vi è accusa di mancanza per alcun Capitano si sogliono sommariamente sistemare, anche per uso della nostra Legislazione, dal Custode del Porto, o amichevolmente dai Consoli della Nazione, ai quali appartengono le navi, e il più delle volte dai Procuratori dei loro Raccomandatarj: Talchè è raro il caso che se ne porti la controversia al Tribunale marittimo. Pure possono annoverarsi due casi, nei quali ha avuto luogo un Giudizio formale, che può servir di norma agli altri di simil natura.

La nave Polotsck del Capitano Agostino Casillari con bandiera Russa procedente da Costantinopoli il dì 28 Dicembre 1785 si ancorò al suo arrivo alla Spiaggia di Livorno per consumare la sua contumacia, quando nella notte del successivo dì 10 Gennajo si trovò investita dalla tartana la Concezione del Padron Pietro di Franco Napoletano, la quale tornando dalla pesca alla vela dalla parte di Ponente urtò nella poppa della detta nave con il palo di prua, ed avendola fracassata in parte entrò il detto palo nella camera cagionando molto danno: Svegliato all' urto il Capitano Casillari, ed accorso colle guardie di sanità, fu ordinato all' Equipaggio di montare sopra alla tartana, e fare quanto occorreva per allontanarla, ed evitare un danno maggiore; al quale effetto fu tagliato il palo di prua, e fatto qualche altro danno alla tartana, la quale dovè restare anch' essa soggetta alla contumacia.

Fu dunque contestato un reciproco Giudizio, giacchè il Capitano Casillari domandava la refezione di tutti i danni, compresi quelli di un trattenimento; perchè attesi i necessarj resarcimenti che doveva fare in pratica, non poteva partire pendente la contumacia: Ed il Padrone di Franco pretendeva esso di essere reintegrato dei danni, e delle spese

della contumacia, e dell' impedimento che soffriva la tartana di esercitarsi alla pesca.

Il Magistrato Consolare di Pisa con Sentenza del 30. Giugno 1786 assolvette tanto il Padrone di Franco, quanto il Capitano Casillari dalle cose respettivamente pretese. Ma ricorso il Capitano da detta Sentenza, per grazia speciale ne fu commessa la cognizione in Livorno a due Giudici Delegati, cioè negli Auditori *Pierallini*, e *Martini*. Questi dopo lungo esame revocarono in parte colla loro Sentenza del 10 Marzo 1787 la precedente Sentenza, assolvendo il Capitano Casillari dalle pretensioni del Padrone di Franco, e condannando lo stesso, ed il Proprietario della sua tartana fino alla concorrenza della valuta della medesima a pagare il danno sofferto dal Capitano Casillari nel corpo della nave per l' accennato colposo investimento, ma non già i danni estranei: Colla riserva a favore del Proprietario della tartana della rilevazione contro il Padrone di Franco. Ed in questa occasione i Giudici Delegati moderarono la tassazione della perizia, che arbitrariamente i Periti costruttori qualche volta eccessivamente stabiliscono a loro favore.

I Giudici pubblicarono i loro dotti Motivi a relazione dell' Audit. *Pierallini nella Liburnen. Collisionis Navium, & Refectionis Damnorum del 10. Marzo 1787.*

Nel 14 Gennaio 1788 il Padrone Francesco Decotto con una tartana Francese procedendo da Marsilia con ricco carico per Livorno, essendo entrato nel Molo si ormeggiò a dovere come tutti gli altri bastimenti. Il vento essendo molto rinfrescato, una tartana Napoletana, che era più a vento delle altre, avendo torto, altra che era più accosto a detto Decotto cercò di uscire di andana filando la sua gomena fino sopra la prua della tartana Francese; lo che essendogli di danno, e potendo a suo giudizio colarlo a fondo, dopo averlo replicatamente avvertito dette ordine ad un suo marinaro di tagliare la gomena, perlochè la tartana andò a rovinarsi.

Contestato il Giudizio avanti due Arbitri coll' intervento dei Ricevitori del carico, con Lodo del 16 Febbr. 1788 dichiararono non esser caso di avaria generale, perchè il danno risentito nel corpo, e attrazzi della sua tartana essen-

do stato causato da operazioni non necessarie fatte da un terzo, questo terzo che era il Padrone Viola, era tenuto alla refezione di tal danno, alla quale lo condannarono.

Ricorse il Padrone Viola al Magistrato Consolare di Pisa, e formato uno strepitoso Giudizio sulla qualità delle operazioni fatte nell' incontro accaduto, essendo concorse molte pratiche persone di Mare, il Magistrato prese il lodevol compenso di sentire sopra tali operazioni, e manuvre il sentimento del Comandante della Marina di Guerra Toscana, al quale uniformando la loro Sentenza sotto dì 17 Luglio 1788 revocarono il Lodo dei primi Arbitri, condannando ambe le Parti a rifarsi i danni cagionatisi, e riservarono al Padrone Decotto le sue ragioni per la rilevazione dai Ricevitori.

TITOLO SETTIMO.

Dell' investimento in Terra.

L' Investimento in Terra, o sia il dare in Terra, è quando una Nave, o per forza di tempo, o per atto volontario è spinta incontro ad uno scoglio, o sul lido, o in qualsivoglia altro luogo dove le acque sieno così basse, che toccando Terra la Nave, sia all' evidente pericolo di rompersi, e non possa rimuoversi, o deva farsi con gran fatica, e pericolo.

2. Di tre specie è l' investimento a Terra (1): Altro dipendente da caso fortuito; altro da atto volontario, ma necessario; ed altro dependente da colpa del Capitano.

3. I danni cagionati dall' investimento a Terra per caso fortuito, senza che il fatto dell' Uomo vi abbia avuta la più piccola influenza, non sono che una semplice avaria, la quale stà a carico dei Proprietarj, e per conseguenza ne hanno essi il regresso contro gli Assicuratori (2).

(1) *Consolato del Mare cap.* 192. *e* 193. *Loecen. de iur. marit. cap.* 8. *n.* 5 *Roce. de nav. n.* 164.

(2) *L.* 4. *e* 7. *ff. ad L. Rhod. Casaregis. disc.* 46 *n.* 61. *Valin des avaries art.* 5. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 13. „ ivi „ si navis iter suum agens ventorum vi ad litus aliquod impellatur, ut vulgo dicitur *arrenata* fuerit, tale damnum amissæ navis, vel deterioratæ cedet domino illius ut domini salvatarum mercium prædiõ damno contribuant. „

4. Accade però spesse volte, che questo arrenamento, o dare in Terra è cagionato dalla prudenza del Capitano per evitare un maggior pericolo, quale sarebbe quello di un naufragio totale, a cui porterebbe l' impeto del vento, la burrasca, o lo stato della Nave, talchè la salvezza comune richiede di gettarsi al luogo meno pericoloso, all' effetto di diminuire le conseguenze dannose che quelle circostanze rendono inevitabili (3), ed in tal caso è luogo alla contribuzione di tutti gl' Interessati per l' emenda del danno, secondo le regole dell' avaria grossa, e per conseguenza gli Assicuratori sono allora tenuti alla refezione di questi danni.

5. Nella notte del 20 Gennaio 1774 si sollevò nel Porto di Livorno un vento terribile di maestrale, che formò la traversìa di Porto, il quale aumentando formò un oragano, da cui furono strapazzati tutti i piccoli Bastimenti che erano nel Molo, a segno che per evitare i maggiori danni d' investimenti, la Tartana del Capitano Santin, e l' altra del Capitano Garcin, temendo di essere schiacciate dalle Navi che erano nella stessa andana, e che gli restavano sopra vento, deliberarono di sortir di andana, e di tirarsi sul secco: Ma in tale operazione quella del Garcin urtò in un' ancora, e calò a fondo; e la mattina, richiesto soccorso di Terra, fu subito dato mano a salvare le mercanzie che erano sul corridore, e per salvare le dette mercanzie fu resoluto tagliare la coverta del bastimento, e la coverta del corridore, e con fatica finalmente nel 26 gli riescì levare il suo Bastimento dal fondo, e tirarlo in Darsena.

6. Su questi casi fu disputato acerrimamente avanti il Consolato del Mare di Pisa, se detti danni dovessero rifarsi in avaria generale, o sivvero in avaria semplice, opponendosi fieramente alla generale la Compagnia di Sicurtà di Ancona, che aveva risico sul detto Garcin, esclusivo della particolare avaria: Ma con diverse Sentenze del successivo mese di Febbraio 1774 fu concordemente giudicato esser caso di avaria generale.

(3) *Casareg. loc. cit.* „ ivi „ contributioni erit locus si magister navim naufragandam timens, consilio prius in navi accento, ut merces & navigantes salvarentur in litus navim impellere, vulgo arrenare fecisset. „

7. Nell' anno 1785, per un simile avvenimento, la Nave Danese del Capitano Sundberg andò a investire una Pollacca Francese, la quale intendeva di esser resarcita dei danni, ma provato avanti il Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa il caso meramente fortuito, il Capitano Sundberg fu assoluto, e la Pollacca Francese ripetè i danni dai suoi Assicuratori.

8. Lo stesso dicesi, se il Capitano in tempo di guerra, vedendosi inseguito da Corsaro di Potenza nemica, o in guerra, all' effetto di scansare di esser preso, arrestato e derubato si getta alla Terra, o perchè in quel Luogo non può essere inquietato, per essere sotto la protezione di un Paviglione neutrale, o perchè il Corsaro non può senza pericolo in tal sito inseguirlo; lo che pure avendo per oggetto la comune salvezza, e il minor danno degli Interessati, si considera avaria grossa (4); ed in conseguenza la contribuzione, o la perdita resta a carico degli Assicuratori (5).

9. Ma non sono gli Assicuratori tenuti a rispondere di cosa alcuna, se l' investimento a terra è seguito per fraude, o per colpa del Capitano; lo che non di raro addiviene, regolandosi in tal caso la disposizione di ragione, secondo le regole prescritte nei Titoli relativi alla baratteria del Padrone, o dalla colpa, e negligenza del Padrone, ed Equipaggio: Ma all' effetto di esimere gli Assicuratori conviene che la baratteria sia concludentemente provata (6).

10. Parimente questo investimento in terra si divide in semplice arrenamento, e investimento con rottura. Il primo è quello per cui il Bastimento è incagliato, ma che però la di lui capacità non si riempie d' acqua, e può liberarsi dall' incaglio, come il più delle volte succede, o per mezzo dell' Equipaggio medesimo, o per mezzo di soccorsi stranieri chiamati in ajuto: Essendo cosa molto ovvia da per tutto, ma specialmente nel Porto di Livorno, che le Navi che ar-

(4) *Consolato del Mare cap.* 192. e 193. *Rocc. de nav. not.* 60. *Targa cap.* 76. *per tot. Casareg. disc.* 46. *num.* 61 *Cepparell. resol.* 159. *tom.* 2. *Valin art.* 44 *tit. de naufrag. pag.* 620.

(5) *Loccen. de iur. marit. lib.* 2. *cap.* 6 *n.* 5. *Pothier n.* 49. *Valin tit.* 6 *des assur. art.* 26. *Emerigon ch* 12 *sect.* 13.

(6) *Valin tit.* 9. *des naufrages art.* 18. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 13.

rivano in tempo di grosso vento, o che per qualche ragione sono obbligate a stare alla Rada vadano, anche volontariamente, o anche per necessità ad arrenarsi nelle secche della Torre detta anticamente della *Malora*, ed ora della *Meloria*, o sivvero presso quella detta il *Marzocco*, due Luoghi non molto distanti dal Porto, e dai quali, con i soccorsi che richiedono dal Porto, ove sono sempre Persone abili espressamente destinate a questo offizio, che affrontano qualunque pericolo per adempirlo, possono facilmente sollevarsi con nessuno, o con poco danno.

11. Il secondo è quando l' investimento è accompagnato da rottura, per cui la capacità del Bastimento riempiendosi d' acqua, dà luogo di temere una total perdita: E questa è una specie di naufragio, sul quale cadono le osservazioni riferite nel presente Trattato nel Titolo particolare *del naufragio* (7).

12. Parlando dell' investimento in terra, da qualunque causa proceda, rileva il *Magens* (8), che quando un Bastimento ha dato in Terra, gli Assicuratori del carico sono obbligati a buonificare tutto quello che è perduto, danneggiato, o rubato, ed a pagare tutte le spese fatte per salvare le mercanzie, sebbene queste spese ascendessero a più di quello che produca il recupero; e gli Assicuratori del Bastimento sono obbligati a pagare l' intiero, o qualunque cosa appartenente ad esso, la quale sia perduta, o danneggiata; e se il Bastimento si ritira fuori, tutte le spese per salvarlo, resarcirlo e metterlo nella condizione medesima in cui era prima della sua disgrazia.

13. Rileva egli altresì, che è naturale, e giusto, che quelli che soffrono un naufragio, o un investimento con rottura equiparabile allo stesso, pensino di procurare in primo luogo la salvezza della loro vita. Fatto ciò, la prima diligenza dovrebbe essere di custodire quello che non è perito, acciocchè non sia trafugato, nè rubato, ed il primo ad essere salvato deve esser quello che è più prezioso, conforme avremo luogo di vedere nel Titolo *del recupero*.

(7) *Vedi sopra tit. 4. del naufragio.*

(8) *Saggio sopra le Sicurtà part. 1. §. 64.*

14. Molto esemplare è il caso che questo Autore riferisce essere accaduto nell' anno 1727. La Nave Spagnola nominata *Neustra Senora de las Angustias*, che aveva a bordo 144 cassette contenenti 432000 pezze in argento per conto di diversi, e 443 surroni di cocciniglia, 120 dei quali erano per conto del Capitano della Nave medesima, incontrò tempo così cattivo nel suo passaggio dalla Vera Crux, che faceva moltissima acqua, tanto che la Gente con moltissima difficoltà poteva tenerla a galla, sebbene lavorassero continuamente alle pompe giorno, e notte. Dopo gran pericolo, e fatica arrivarono all' Isola *Flores*, dove non vi è fondo per ancorare, nè per far correre in Terra. Il Capitano, ed i Marinari determinarono di salvarsi con quel denaro, e mercanzie che potessero, prima che affondasse, e concordemente con la sola lancia, e scialuppà della Nave, e con tre o quattro piccoli battelli da pesca portarono primieramente tutta la Gente in Terra, e quindi portarono fuori l' argento. Quando appena l' ebbero scaricato tutto, la Nave si affondò in luogo in cui il fondo non póteva scandagliarsi, e così si perse la Nave, e con essa tutta la cocciniglia, e le mercanzie appartenenti al Capitano, ed agli altri.

15. Quando arrivò il Capitano a Cadice coll' argento salvato, domandò ai Proprietarj di esso di essere a parte con essi in avaria, per avere egli preferito il salvare la loro proprietà alla sua medesima. Sebbene le sue pretensioni paressero fondate sopra la ragione, pure perdè la sua Causa a Madrid, dove il Consiglio del Rè argumentò molto giustamente, che siccome per l' Ordinanze di Sua Maestà, l' argento doveva essere il primo a salvarsi, il Capitano era a ciò obbligato, preferibilmente a salvare la sua proprietà, e che in conseguenza non aveva fatto che il suo dovere, e non poteva reclamare cosa alcuna per averlo fatto.

16. Ai giorni nostri i Capitani non mettono i Giudici nel caso di esaminare la giustizia di questa rejudicata sì regolare. La fatalità dei tempi porta, che i naufragi, i getti, e gl' investimenti succedano per lo più a danno di quelle Navi che hanno caricato contanti, e mercanzie di gran valore, e per altra fatalissima combinazione questi effetti sono quelli che più raramente si salvano. Gli Assicuratori avran-

no prese molte memorie degli avvenimenti accaduti nel decorso dell' anno 1784, che provano pur troppo a loro danno la sussistenza di questa verità.

Di fatto gli Assicuratori stati a favore del Sig. Tommaso Saraff sopra contanti nella Pollacca del Capitano Beaufort Napoletano, da Costantinopoli per Livorno, con Scritta del primo Aprile 1791, doverono soccombere al pagamento del sinistro, non ostante il salvo arrivo della Nave, e la più fiera contradizione di essi Assicuratori contro le prove del risico, e del sinistro in genere, ed in specie.

Nel 1753 fu altresì esaminato l' articolo quanto al salvaggio di alcuni gruppi, fatto in occasione dell' investimento in terra della Nave Leone di Svezia, del Capitano Giovanni Chappell, ed i Signori Giuseppe Malan, e Cramer Negozianti in Livorno. E la stessa questione fu trattata nell' anno 1765, in occasione di altro investimento accaduto alla Nave del Capitano Giorgio Boswich per il salvaggio di alcuni gruppi caricati dal Sig. Giovanni Cambiaso di Domenico per Napoli: Ma questa pendenza fu stralciata nel 31 Marzo 1769, mediante la restituzione di una parte di detti gruppi.

17. Nasce questione fra gli Autori, se l' investimento in terra deva considerarsi come caso fatale, talchè ne nasca l' azione all' Assicurato di far l' abbandono all' Assicuratore della cosa assicurata.

18. Non è questione sull' investimento semplice senza rottura, e che non è che un puro arrenamento, dal quale con facilità dall' Equipaggio stesso, o con qualche ajuto straniero possa la Nave sollevarsi: Poichè in tal caso, se la nave, e le mercanzie non hanno sofferto nè rottura, nè danno, e che sono pervenute al Luogo del suo destino, gli Assicuratori non sono tenuti che alla refezione delle spese in avaria; ed incaricandosi eglino di far resarcire la Nave, e di far pervenire le mercanzie al suo destino, non possono obbligarsi a ricevere l' abbandono della cosa assicurata (9).

19. E' facile a comprendersi, che è interesse degli As-

(9) *Valin des assur. tit 6. art. 46. p. 94. Emerigon chap 12. sect. 13. §.* 2. *Vedi Atti civili del Tribunale di Livorno di num. 1018. del 1781.*

sicuratori, di ridurre per quanto è possibile in avaria tutti i danni arrivati alla nave, ed alle mercanzie del suo carico, perchè la Sicurtà non l' obbliga a buonificare il valore dato alla nave, o agli effetti indistintamente, non solamente di ripararne le perdite, e i danni che potranno soffrire per fortuna di Mare.

20. Per rapporto alla Nave, non vi è dubbio che ella diminuisce considerabilmente nel suo valore per un viaggio di lungo corso, e questo per una necessaria conseguenza della navigazione medesima, per quanto felice si voglia supporre. In conseguenza di ciò, siccome gli Assicuratori non sono tenuti a pagare la diminuzione del valore della Nave, allorchè essa arriva a buon salvamento; così non è giusto che ne sieno tenuti, nel caso del semplice investimento: Onde subitochè vi è mezzo di raccconciare la Nave, e di rimetterla in stato di servire, gli Assicurati sono assoluti intieramente, sodisfacendo a questo impegno ciascuno per il suo interesse (10).

21. Lo che pure deve dirsi, parlando delle mercanzie nelle quali, siccome l' Assicuratore, come si è altrove veduto (11), non garantisce che elleno saranno vendute al loro salvo arrivo al Porto del destino al prezzo, al quale sono state valutate nella Polizza, o per cui di fatto sono state acquistate: Così tutte le volte che le mercanzie non hanno sofferto un limitato danno, egli è in facoltà di recusare l' abbandono che li venga offerto, dichiarandosi che egli intende solranto di pagare l' avaria.

22. Quando però l' investimento è tale, che più si accosta a un naufragio, che ad un arrenamento, e che occorre una forza estranea per sollevare la Nave, e quindi di procedere al discarico con grave danno, e pericolo della nave, e del carico, allora l' universale intelligenza è sempre stata, che possa considerarsi come sinistro fatale, e l' Assicurato possa fare l' abbandono, o la renunzia all' incerta, senza che l' Assicuratore possa recusarla. Nel Titolo *del naufragio* sono riportate molte Autorità, e Decisioni che riguardano quest' articolo.

(10) *Valin loc. cit. Pereira de Castro dec.* 56. n. 10.

(11) Vedi il Titolo dei risici non sono a carico degli Assicuratori.

23. L' *Emerigon* nella sua particolare opinione pare che non convenga di questa proposizione, e che trovi su questo punto difettosa la Giurisprudenza universale (12). Tuttavolta è costretto a confessare, che l' Ammiraglità di Marsilia aveva la non interrotta consuetudine di ammettere l' abbandono, e la renunzia d' incetta tanto relativamente al corpo, e attrazzi delle navi, quanto relativamente alle mercanzie, per il solo motivo, che la nave avesse dato in terra, sebbene non avesse sofferto nè rottura, nè danni, e sebbene fosse pervenuta al luogo del suo destino, purchè peraltro la nave fosse stata sollevata, e liberata con qualche soccorso straniero, senza di cui non avesse potuto liberarsi.

24. E di questa consuetudine adduce lo stesso Autore molti esempj atti a provare la più stabilita osservanza.

25. Il vascello nominato il Gran S. Paolo dette in terra verso Bordeaux; onde convenne discaricare le mercanzie del suo carico per rimetter la nave nel suo buon grado. Gli Assicurati sopra corpo, e attrazzi della nave, e sopra mercanzie, ne fecero l' abbandono agli Assicuratori, i quali ricusavano di accettarlo, perchè il corpo, ed il carico della nave, malgrado questo sinistro, si trovavano in buono stato, ma per Sentenza del 7 Ottobre 1757 furono condannati al pagamento delle somme assicurate.

26. La barca il S. Spiriro investì nella Darsena di Livorno; presto però fu rimessa a galla, e potè continuare il suo viaggio con un carico di grano destinato per Napoli. Gli Assicurati sopra detto grano avendone fatta la renunzia d' incetta, e contrastando gli Assicuratori di riceverla, attesa la felice prosecuzione di viaggio, e il salvo arrivo al Porto del destino, furono condannati al pagamento delle somme assicurate con Sentenza del 28 Giugno 1765.

27. La tartana nominata l' Anime del Purgatorio del Capitano Girolamo Gaud investì nel Molo di Livorno a dieci ore della sera, e il giorno dopo fu rimessa a galla, talchè potè continuare la sua carovana. I Proprietarj della nave, e del carico insistendo per fare la renunzia all' incetta al corpo, attrazzi, e mercanzie di detta tartana, fu ammessa con Sentenza del 7 Febbraio 1766, e condannati gli Assicuratori a pagare le somme assicurate.

(12) *Emerigon ch.* 12. *sect.* 13. §. 2.

28. Il Sig. Gio. Batista Jullien essendosi fatto assicurare franco di avaria sopra mercanzie nel suo vascello *le Salutaire*; questa nave tornando di Alessandria investì nella Baja del Lazzeretto di Tolone. Le mercanzie furono scaricate a terra, e la nave rimessa a galla. L' Ammiraglità di Marsilia condannò gli Assicuratori, ai quali era stata fatta la renunzia all' incetta, al pagamento delle somme assicurate, e questa Sentenza fu confermata con decreto del Parlamento d' Aix del dì 26 Giugno 1767.

29. In Francia è stata tolta ogni questione su questo punto dalla Dichiarazione Reale del 17 Agosto 1779, che distruggendo l' antica consuetudine, venne a stabilire una Legge positiva, che servisse di norma indubitata in simili casi, disponendo all' art. 5. = Non potranno gli Assicurati = essere ammessi a fare l' abbandono della nave che avrà = dato in terra, se la detta nave sollevata sia dalle forze = dell' equipaggio, sia per i soccorsi estranei procurati, con- = tinua la sua rotta fino al luogo del suo destino salvo a = quelli a cui appartenga, a cautelarsi tanto per le spese di = detto investimento, che per le avarie sia della nave, o = sia delle mercanzie. =

30. Le Ordinazioni di Spagna provvedono anche al §. 29 questo caso nei seguenti termini = In qualunque maniera = accada una perdita, naufragio, o scarico di bastimento, = perchè non abile a proseguire, sia nell' andare, o nel ve- = nire, dalli Caricatori possono fare una renunzia agli Assi- = curatori di tutte le mercanzie registrate (eccettuato oro, = ed argento) che anderanno, o verranno; e la perdita, il = naufragio, o il discarico essendo provati, i soscriventi per = ordine del Priore, e Consoli saranno obbligati ad un im- = mediato disborso, e non vi sarà nè appello, nè verun al- = tro rimedio contro il detto ordine per tal disborso &c. = Ed all' art. 30 = Si debba intendere, che una nave è inabi- = le a proseguire il suo viaggio quando è fatta un' abdica- = zione avanti la Giustizia, e data licenza di scaricarla, e = che sia realmente scaricata, restando quivi le mercanzie = senza essere ricaricate sul medesimo vascello: Ma quando = siano ricaricate a bordo della medesima nave non possono = allora essere rilasciate, o abbandonate, ma solamente le

= spese abbuonate dai sottoscriventi, purchè l' accidente non accada nel Porto dove sono caricate, mentre lo = scaricare nel Porto dove son caricate, sebbene il discarico si faccia per ordine della Giustizia, l' abdicazione = non può tenere, ma il Caricatore deve prenderne cura, e = gli Assicuratori pagare le spese quando ve ne siano state, = e correre il rischio nella medesima nave, o in altre sopra = cui le mercanzie saranno ricaricate. =

31. Lo Statuto di Genova è ancor più preciso su questo punto, dichiarando = Che non sarà stimato sinistro quando il bastimento assicurato, o le mercanzie sopra le quali = è fatta la sicurtà, non sieno ridotte per qualche accidente = non preveduto a tal condizione che sia impossibile all' umana diligenza di ripararci dentro un certo tempo da limitarsi dal Console della Nazione residente nel luogo, o = quando non vi sia, dal Magistrato. =

32. Le Leggi marittime di Prussia prescrivono anch' esse lo stesso metodo al §. 23 delle Ordinazioni sopra la Sicurtà = Quando la nave, o le mercanzie sono danneggiate = solamente tanto che la nave può rendersi nuovamente alla = navigazione dentro sei mesi nel Baltico, e dentro nove o = dodici in altri luoghi secondo la loro distanza. E le mercanzie in caso che secondo l' art. 20 non si trovi più espediente di levarle dal luogo dove hanno ricevuto il danno possono intieramente, o in parte essere inoltrate al Porto dove devono consegnarsi, quì non si concede nè abbandono, nè cessione, ma la persona assicurata deve conteggiare con l' Assicuratore tutti gli danni che possono = essere provati; e quest' ultimo quando non accada, che = sieno buonificati da contribuzione di avaria, gli pagherà = dentro quattro settimane secondo la proposizione della somma assicurata; ma in caso che la nave non sia restaurata = dentro detto intervallo, nè le mercanzie vendute dove furono danneggiate, o portate al posto al quale dovevano = consegnarsi, la parte assicurata può rilasciarle, e domandarne il pagamento. =

33. Nelle Ordinazioni di Amburgo vi è un titolo separato delle navi che danno in terra, e del recupero delle mercanzie sulla costa, nel quale viene espressamente prescritto = Quando una nave dà in terra, o resta sopra qual-

= che banco, e che le mercanzie son già salvate, o possono tuttora salvarsi, l' Assicurato subitochè ne riceve l'avviso deve darne notizia per mezzo di un Mezzano, se il tempo lo permette, agli Assicuratori, i quali quanto più presto è possibile eleggeranno due, o tre Deputati fra loro, i quali devono consultare coll' Assicurato alla presenza dello Spedizioniere delle avarie, se la concorrenza di questo è necessaria intorno ai modi da mettersi in uso per benefizio della nave, e salvamento, e recupero delle mercanzie, e l' Assicurato deve procedere ad agire in conformità di quanto allora viene accordato, ed il detto Spedizioniere deve parimente regolare la calcolazione che egli deve fare in appresso concordemente. =

34. = Se un Assicuratore paga immediatamente la somma che ha toccato, e non voglia contribuire alle spese necessarie per salvare, e recuperare la nave, ed il carico, egli viene con ciò ad essere libero dalla sua obbligazione, e non è tenuto ad alcuna cosa di più, altrimenti gli Assicuratori sono tenuti a dar sodisfazione all' Assicurato per tutte le spese occorse per il vantaggio della nave, e recupero delle mercanzie. =

35. = Secondo che le mercanzie sono talmente danneggiate, o guaste, che per ricondizionarle sia necessario un tempo considerabile, e che l' Assicurato non può in alcun modo far comparire in circa a quanto ammonta la perdita, o il danno, egli ha allora diritto, al termine di tre mesi, di chiedere ai suoi Assicuratori tutto quello che può già stimarsi perduto, e quel che in giustizia, ed equità può desiderare in proporzione alla perdita, dovendo il medesimo esser dipoi accordato in conto. =

36. Parimente le Ordinazioni di Svezia all'art. 13 hanno prescritto = Una nave, e mercanzie essendo spinta in terra dal tempo, o da qualunque altra cagione, l' Assicurato dopo averne data notizia all' Assicuratore nella forma, e maniera prescritta nel §. XX. art. 5. assisterà tanto egli, quanto gli altri a salvare la nave, e le mercanzie in una maniera conforme alle Leggi, ed Ordinazioni di ciaschedun luogo. E quello che è così salvato egli lo venderà dove il tempo, ed il luogo non permettino di aspettare il

Digitized by Google

= consenso; e risoluzione dell' Assicuratore, dal quale in = altri casi deve esser regolato siccome l' affare è intrapreso = intieramente a suo rischio, e spese.

57. = Se l' Assicuratore ricuserà di soffrire le spese ne- = cessarie per un tal recupero pagherà all' Assicurato la som- = ma mentovata nella polizza, deducendo due per cento, e = se dipoi verrà ad esser salvata qualche parte della nave, = o delle mercanzie per la diligenza dell' Assicurato, l' As- = sicuratore non ha più diritto di reclamarlo. =

38. Dalle Ordinazioni di Bilboa all' art. 19 viene pre- scritto = L' Assicuratore sarà obbligato, e tenuto a buonifi- = care tutte le perdite, e danni che accaderanno all' Assicu- = rato dal *toccare il fondo la nave*, da cattivo calafata- = mento, da topi, da mancanza del necessario, *da dare in* = *terra*, da cambiamento di nave, e viaggio, da getto, quel = che sarà consumato da fuoco &c. = Ed all' art. 31 = Ma = non potrà farsi l' abbandono se non in caso di presa, nau- = fragio, affondamento, arresto di Principe, oppure dell' in- = tiera perdita della cosa assicurata; ed accadendo altri dan- = ni, saranno contati solamente come avaria, la quale sarà = regolata fra gli Assicuratori proporzionatamente ai loro = tocchi. =

39. Secondo la Determinazione sopra le Sicurtà pubbli- cata in Venezia nel 1771, e la formula della polizza in essa approvata resta ordinato = Che ogni danno, e perdita deri- = vante dai sinistri, ed accidenti del mare, da naufragio, = *da investimento a terra*, da fuoco, da Corsari, e Pira- = ti, da baratteria, fuga, e baronia del Capitano, e da ogni = altro caso fortuito, sia di che natura essere si voglia che = intervenisse, o fosse intervenuto, saranno a peso e rischio = delli Assicuratori; cosicchè in ognuno di tali avvenimenti = gli Assicurati abbiano ad essere resarciti per l' intiero = Ed al §. 7 = Accadendo alcuno dei casi per i quali sono gli = Assicuratori obbligati, doveranno gli Assicurati notificare = ad essi il successo in forma pubblica, e rinunciargli ogni = ragione nel recupero fatto del corpo, spazi, e corredi, o = altri interessi assicurati proporzionatamente alle somme. =

40. Ed infatti in conformità di questa Legge distin- guendo gli Assicuratori Veneti l' avaria semplice dall' altra

avaria, che viene in conseguenza di un sinistro totale, o di uno di quei casi, che espressamente sono dichiarati a carico degli Assicuratori, è costante la pratica in quella Piazza, che nel secondo caso abbia luogo l' abbandono, o la renunzia d' incerta, e gli Assicuratori devono pagare le somme assicurate, ancorchè la nave, e mercanzie proseguano al suo destino (13).

41. Deve però concludersi su questo articolo, che è molto arbitraria la Giurisprudenza nel definire quando il caso deve essere a carico degli Assicuratori, giacchè, come si è visto, variano molto fra loro le Leggi locali delle Piazze di commercio. E' però indubitato, che se la sicurtà è concepita in termini illimitati, o come dicesi volgarmente = a tutto rischio = non vi può essere questione, che anche il caso dell' investimento a terra, benchè quindi la nave, e le mercanzie proseguano al suo destino, non deva esser considerato intieramente a peso degli Assicuratori.

42. L' *Emerigon* (14) parlando successivamente della nuova dichiarazione fatta in Francia relativamente all' abbandono in caso d' investimento a terra, sostiene con molta solidità, e dottrina, che il Legislatore nel reprimere l' abuso degli abbandoni, che per l' avanti erano ammessi con troppa facilità, non ha mai inteso che gli Assicurati sieno privati di quelle indennizzazioni che sono loro accordate dal Diritto comune.

43. Poichè quando i danni procedono da uno di quei casi che diconsi di sinistro maggiore, come è quello dell' investimento a terra per la litterale espressione di quasi tut-

(13) Vedi atti civili di num. 1018 del 1781 in cui ci è esibita l' appresso pratica dei primari Avvocati e Negozianti di quella Piazza „ Noi infrascritti Avvocati nella Curia di Venezia, e respettivamente Assicuratori nella medesima Città, dichiariamo, che per far luogo alla obbligazione degli Assicuratori secondo l' uso, legge, stile, e pratica di questa Piazza non è necessario che l' investimento accada, ma quantunque sia stato riparato per mezzo del gettito in mare, e del discarico sopra i Battelli diviene a peso, e conto degli Assicuratori „ In detti atti vi sono altre pratiche, che stabiliscono la proposizione, che la sicurtà all' uso Veneto libera gli Assicuratori dal corrispondere da ogni e qualunque avaria.

(14) *chap.* 12. *sect.* 46.

te le polizze, gli Assicuratori, ancorchè la polizza esenti dall' avaria qualunque, ripetono il loro danno coll' intentare *l' azione dell' investimento*, *dell' innavigabilità*, o *della presa della nave*; e sebbene la nave, o le mercanzie passino quindi al loro destino, gli Assicuratori sono tenuti al pagamento di questa perdita, non per l' *azione* propriamente detta di *avaria*, ma come conseguenza di un caso di sinistro maggiore.

44. E così fu giudicato dall' Ammiraglità di Marsilia contro gli Assicuratori del pinco il S. Carlo, che con Sentenza del 30 Giugno 1751 furono condannati a contribuire alle spese fatte per questo bastimento, che era stato preso dagl' Inglesi, e che il Piloto Bondy aveva ricondotto a Marsilia. In questo caso non era stato fatto l' abbandono, e gli Assicuratori adducevano per eccezione, che in forza del patto *franchi d' avaria*, non erano tenuti ad alcuna contribuzione; ma la loro eccezione fu rigettata, perchè si trattava di un *sinistro maggiore*.

45. E lo stesso fu deciso per via di arbitraggio nel caso occorso alla nave Nostra Signora del Carmine, e S. Francesco Saverio, Capitano Marchese Genovese, arrivata a Corrone in Morea per prendervi un carico di grano. Il grano era quasi tutto caricato, allorchè sopraggiunse un Corsaro Tripolino, e s' impadronì del bastimento, e dell' equipaggio con la scusa di esser Sudditi Genovesi, e permesse come per grazia che fosse discaricato il grano. Si travagliava al discarico, allorchè comparve una caravella Turca: Il Corsaro sparì, lasciando in libertà il bastimento, e l' equipaggio: Fu fatta la liquidazione del danno, e ricaricato il grano, il bastimento arrivò a Genova.

46. Il Proprietario fece istanza ai suoi Assicuratori per essere indennizzato delle spese, e dei danni per contribuzione, alla quale gli Assicuratori opponevano il patto di essere *franchi di avaria*, e che non essendo stata fatta loro la renunzia d' incetta, non dovevasi considerare come sinistro, e non erano tenuti ad alcuna contribuzione; ma furono condannati a tal pagamento prima con Lodo dei Signori Avvocati *Gignoux*, *ed Emerigon* del 15 Luglio 1762, e quindi con Decreto del Parlamento d' Aix del mese di Giugno 1764.

47. I Sigg. *Pazeray* Padre, e *Pascali* Avvocati Francesi in una loro Consultazione riportata dal citato Autore, formano una giusta distinzione sulla clausula *franchi di avaria*, da quando deva operare illimitatamente a favore degli Assicuratori, dal caso in cui sia intieramente inutile, e nulla operi.

48. L' esenzione dall' avaria, dicono essi, comprende quella di tutti i danni che possono sopravvenire agl' effetti assicurati, oltre quelli che ne portano la perdita intiera. Quindi è, che tutto quello che è stato speso, perduto, o è in qualunque forma deperito per getto, o altrimenti nel tempo del pericolo che poteva far temere una perdita intiera, deve essere riguardato come una vera avaria, da cui l' Assicuratore è liberato in forza della sua speciale convenzione; *altra cosa è però per le spese fatte dopo un investimento, una presa, o altro sinistro* che porti perdita intiera delle cose assicurate; poichè sebbene in questo ultimo caso si dia il nome di *avaria* a ciò che è stato speso per salvare, o per recuperare gli effetti, che senza di ciò sarebbero altrimenti intieramente perduti, non ostante siccome questa perdita intiera era a carico degli Assicuratori, è naturale che essi sopportino questa spesa, che và al loro solo profitto.

49. E dopo altra Consultazione dei suddetti Avvocati, in cui convennero che la clausula *franchi di avaria*, non dispensa gli Assicuratori dal pagare il danno accaduto *per l' investimento*, fu così fissato dall' Ammiraglità di Marsilia con Sentenza del 22 Agosto 1752 (15).

50. In Inghilterra, in piè della Polizza usata nelle Sicurtà per mercanzie viene soggiunto „ NB. grano, tabacco, = e cuoja franchi di ogni avaria, eccettuata generale, o che *la nave dia in terra;* zucchero, rhum, canape e lino, franchi di ogni avaria sotto cinque lire sterline per cento, e tutte le altre sorte di mercanzie franche di ogni avaria sotto tre lire sterline per cento, eccettuata generale, o che la *nave dia in terra*.

51. Osserva il *Magens* a questo proposito (16), che essendo questi generi di mercanzie soggette a corrompersi,

(15) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 41. *e* 46.

(16) *Magens par.* 2. *num.* 1334.

ed a guastarsi, o a cagionarsi danni l' uno con l' altro, l' intento chiaro dell' Assicuratore è stato di esser franchi da tutti quei danni, ma non però da qualunque perdita, o danno resultante dall' avere la Nave dato in terra: E per provare questa proposizione referisce, che nell' anno 1754 accadde che una Nave carica di grano, andando giù per il Fiume *toccò il fondo*, onde ebbe danno essa, ed il carico: E formatosi Giudizio contro la Compagnia di Sicurtà di Londra, fu giustificato essere lo stesso, che se la Nave fosse stata gettata a terra in Mare, e fu condannata la Compagnia a pagare un danno considerabile trovato nel carico a bordo. Il Giudice, per quanto pare, venendo nel sentimento che fosse la conseguenza di essere la Nave stata in terra, e che per questo facesse acqua, benchè ciò non fosse scoperto immediatamente.

52. Nota però lo stesso Autore, che dopo un tal caso gli Assicuratori sopra queste mercanzie levano del tutto le parole *della nave data in terra*; e così si sottopongono solamente a pagare le avarie generali, e le totali perdite: Ma conclude che questo sistema, di non contribuire cioè gli Assicuratori quando la Nave *ha dato in terra*, per essere *franchi di avarie*, sarebbe di sommo pregiudizio al Commercio; mentre da ciò ne verrebbe per legittima conseguenza, che in caso che una Nave fosse arrenata, o data in terra, non si farebbero da alcuno verune diligenze per salvare qualche cosa, sebbene ciò potesse farsi, mentre in tali circostanze l' interesse dell' Assicurato sarebbe piuttosto quello, che tutto si perdesse, e che la Nave rimanesse investita, in vece che proseguisse con danno, e dispendio, al Luogo del destino, giacchè in tal caso non sarebbe da alcuno indennizzato.

53. Di questo medesimo sentimento è il *Valin* (17),

(17) *Valin tit. des assecur. art.* 47. *pag.* 108. „ivi „ Il n' y a pas apparence, qu' elle soit adoptée ailleurs, ne fut ce qu' a cause qu' elle pourroit conduire au crime; c' est a dire, engager un Capitaine a ne point s' embarasser de retirer son navire de l' échouement, pour l' empecher de faire naufrage, & cela pour menager le recours de son armateur, & le sien propre contre les assureurs: recours qu' il perdroit en consequence de cette clause insidieuse, s' il n' avoit que des avaries a demandér. „

parlando della clausula *franchi di avaria*, e riprovando su questo punto la Giurisprudenza Francese, che avesse riformato l' antica Ordinanza dell' Ammiraglità di Marsilia, che sotto dì 28 Maggio 1718 aveva espressamente proibito di inserire nelle Polizze di Sicurtà alcuna clausula, che portasse la liberazione degli Assicuratori dall' avaria, come cosa perniciosa al Commercio, e soggetta a produrre i più dispiacevoli inconvenienti, ed abusi.

54. Gli Assicuratori di Venezia ammettono anch' essi la sopra enunciata distinzione, e quantunque secondo la Polizza usitata in quella Piazza, sieno esenti dal pagamento dei danni in avaria, ciò non ha luogo quando questi danni vengono in conseguenza di un sinistro maggiore.

55. Il Capitano Pietro Masson partito da Ancona con la sua Checcia carica di grano, ed altre mercanzie, nel condursi a Genova, sorpreso vicino a quel Porto da una burrasca, e da venti contrarj e gagliardi, andò ad investire nello scoglio detto di San Girolamo, e sulla punta di esso sul fondo si ebbe a battere, ed agitarsi, finchè venuto ajuto da Terra potè sollevarsi, e quindi liberato procedere al suo destino.

56. Il Proprietario di una gran parte del detto carico era il Sig. Marchese Luigi Trionfi di Ancona, per il quale aveva fatto toccare le Sicurtà in Venezia colla Polizza esclusiva dell' avaria semplice. La detta Checcia essendo arrivata a Genova nel 10 Febbraio 1771, ivi fece regolare la sua avaria dietro la sua prova di fortuna, la quale fu rifatta al Sig. Marchese Trionfi dagli Assicuratori Veneti, benchè a principio incontrassero qualche difficoltà: E la ragione di averla bonariamente pagata si fu, perchè la Polizza deve intendersi esclusiva dell' avaria semplice, non già dell' altra avaria, che viene in conseguenza di un sinistro fatale, spettante fuori di dubbio agli Assicuratori, come è quello di avere la Nave col suo fondo toccato terra; lo che si paragona al naufragio (18).

57. In Toscana è stata pienamente esaurita la materia sopra al sinistro dell' investimento in terra, quando sia tale

(18) Atti Civili del Tribunale di Livorno di num. 1018. del 1781.

che autorizzi all' abbandono, e quando possa chiamarsi sinistro rapporto agli Assicuratori sopra corpo del Bastimento, ma non già rapporto agli Assicuratori sopra carico. La Causa Bassano per Vitale di Ancona, e gli Assicuratori di Livorno sopra il carico della Nave Sofia, Capitano Veintery Svedese, decisa in Livorno nel 30 Settembre 1785, e in Pisa nel 29 Agosto 1786 contro gli Assicuratori tratta diffusamente l' articolo dell' investimento, che non arriva al grado di sinistro.

58. La Causa del Capitano Bellucci contro gli Assicuratori di Livorno, decisa in Pisa nel 20 Settembre 1784, e confermata in Firenze nel 15 Luglio 1785, a relazione dell' Auditore *Vernaccini* tratta ampiamente l' articolo dell' abbandono per l' innavigabilità della Nave.

59. La Causa del Sig. Zingrillara di Venezia Assicurato in Livorno sopra lo Sciabecco San Giovanni Evangelista, e San Spiridione del Capitano Macchiavelli, decisa contro gli Assicuratori con Sentenza del 13 Settembre 1785, confermata nel 5 Aprile 1786, a relazione dell' Auditore *Ulivelli*, tratta lo stesso articolo.

60. E pienamente è discussa la stessa materia in Genova nel Voto del Giureconsulto Cassinelli nella Causa del Cambio marittimo del Capitano Marrè del 10 Marzo 1787: E da quella Ruota nella Causa *Januen. Prætensi Casus sinistri* 19 Giugno 1788, della Sicurtà sopra il Bastimento del Capitano Comisoglù, e gli Assicuratori di Genova, a relazione dell' Auditore *Giannelli*.

TITOLO OTTAVO

Del risico del fuoco.

IL risico, e le conseguenze del fuoco, allorchè procedono da caso meramente fortuito, sono a carico degli Assicuratori, perchè ordinariamente la litterale espressione di quasi tutte le Polizze di Assicurazione, che sono in uso nel Commercio porta la loro obbligazione al caso del fuoco: Tuttavolta questo articolo abbraccia molte questioni, che danno luogo agli Scrittori nel Gius marittimo di va-

riare nella loro opinione. Essendo questo uno di quei risici, che sebbene possa accadere, come si è detto, per caso meramente fortuito, tuttavolta ha il più delle volte luogo o dalla mala fede, o dalla colpa della negligenza del Capitano, ed Equipaggio: E così laddove nel primo caso gli Assicuratori sono indistintamente tenuti o al pagamento dell' intiero sinistro, o alla refezione di quei danni che da questa fatalità derivassero; nel secondo dar si possono alcune combinazioni, per le quali o non resti a loro peso un tal risico, o abbiano almeno un' azione di esserne rilevati da chi vi abbia dato cagione.

2. In tre modi pertanto può aver luogo il sinistro per dipendenza del fuoco.

Primo; per colpa dei Naviganti, o sia questa derivante da frode, o da negligenza.

Secondo; per causa di combattimento.

Terzo; per causa di fulmine.

3. In quanto al colpo di fulmine, è litterale il *Testo nella Leg. Navis adversa ff. ad Leg. Rhod. de jactu*. Se questo produce l' incendio della Nave, è indubitato che il caso è fatale, e di quel genere che resta a carico degli Assicuratori, perchè veramente non può darsi caso più fortuito di quello della percussione di un fulmine che viene dal Cielo; lo che deve dirsi parimente dell' incendio cagionato nel combattimento o dai cannoni, o dalle bombe del Nemico, senza colpa preordinata dell' Equipaggio incendiato, reputandosi questo pure uno di quei casi meramente fortuiti, e compreso in quelle generalità di espressioni, di cui sono muniti i Contratti di Assicurazione (1).

4. Ma relativamente al caso della fraudolente, o negligente colpa del Capitano, distinguono gli Autori il caso da quando gli Assicuratori per legge, o per convenzioni hanno assunto il risico della baratteria, e della colpa del Capitano, da quando questi due risici non sono compresi nella loro obbligazione, e restano perciò a carico dell' Assi-

(1) *Strace. de assec. gloss.* 18. *Targa cap.* 56. *e* 65. *Scacc. de commerc. q.* 1. *n.* 125. *Valin tit.* 6. *des assur. art.* 26. *p.* 71. *Pothier n.* 53. *Emerigon chap* 12. *sect.* 17.

curato. Nel primo caso gli Assicoratori hanno a loro risico le conseguenze dell' incendio cagionato dal Capitano, e dall' Equipaggio, e sono tenuti a rifondere il danno; nel secondo poi sono esenti da questo aggravio, quando la causa è conosciuta. Così lo *Stracca* (2), parlando delle Sicurtà secondo la formula di Ancona decisivamente sostiene, che gli Assicuratori devono rispondere delle conseguenze del fuoco cagionato dalla colpa dei Marinari, perchè secondo la medesima sono eglino garanti della baratteria del Padrone: Ed il *Targa* nelle sue *Ponderazioni marittime* avanza la stessa proposizione, perchè egli parla inerendo allo Statuto di Genova (3), secondo la disposizione del quale gli Assicuratori sono sgravati dalla vera, propria e formale baratteria del Padrone, ma sono tenuti a corrispondere della colpa, e negligenza tanto di esso, che del suo equipaggio.

5. Per questa medesima ragione, portando le Polizze di Amburgo, di Roano, di Nantes, di Bordeaux, di Amsterdam, di Rotterdam, di Svezia e di Prussia (4) una medesima disposizione, relativamente all' obbligo che assumono gli Assicuratori, della baratteria, ma non della colpa, o negligenza del Capitano, e suo Equipaggio; ne viene per conseguenza, che corrisponder devino di quei danni, che riconoscono per causa la detta colpa, o negligenza.

6. A Marsilia peraltro, e in tutti quei Luoghi che per legge, o per consuetudine escludono il risico della baratteria del Padrone, se non è espressamente convenuto, conforme è specialmente notato nelle Costituzioni di Anversa, e nelle Leggi di Spagna, non sono eglino responsabili dei danni cagionati dal fuoco, che riconosce per causa la colpa, o la negligenza del Padrone, o dell' Equipaggio (5).

(2) *Stracc. gloss.* 18. *per tot. Targa cap.* 65. *in fin.*

(3) *Stat. Ianuen. cap.* 17. *de securit. Targa cap.* 65.

(4) Titolo primo di questa Parte della baratteria del Capitano, o Padrone.

(5) *Pothier des assur n.* 53. „ les assureurs sont tenus du feu, lorsque c'est par un cas fortuit comme par le feu du Ciel, ou dans un combat que le feu a pris au vaisseau; Mais si c' etoit par la negligence ou la faute des mariniers, les assureurs n'en seroient pas tenus a moins que par une clause particuliere ils ne fussent chargées de la baratterie du patron. „

Digitized by Google

7. L' *Emerigon* che conferma questa proposizione, riferisce un caso fatale, che fu quello del Vascello Olandese l' Adamo, che gli Spagnoli recusarono di ricevere a Maiorca, ed al quale messero il fuoco, per il timore della peste che aveva a bordo. Gli Assicuratori pagarono questo sinistro senza difficoltà, perchè l' incendio era causato da un fatto, in cui il Capitano, e l' Equipaggio non avevano la minima colpa (6); non ponendosi in dubbio, che il solo sospetto della peste sia compreso nel genere dei casi fatali (7), e che perciò l' incendio fatto per liberarsi da questo sospetto cada sotto la medesima disposizione.

7. Per questa stessa ragione, nell' incendio seguito dolosamente alla Nave del Capitano Roman nell' anno 1784, con intelligenza del suo Sopracarico, gli Assicuratori di Genova doverono soccombere al pagamento del sinistro, per esser tenuti alla barattería del Padrone, e quelli di Livorno furono assoluti con due Sentenze del 18 Settembre, e 11 Dicembre 1784.

9. Nel Giornale dell' Udienze del Palazzo è riportato altresì un caso, che merita essere riferito a schiarimento di questo articolo. La Nave il San Giovanni di Bijona era in Mare per servire alla pesca delle balene: Si accese il fuoco a quegli utensili, di cui si servono questi Pescatori per fare l' olio, e la Nave con tutto il suo carico fu intieramente consumata. Questo incendio, come referisce l' *Emerigon*, era accaduto senza alcuno accidente di fuoco del Cielo, nè dei Nemici, ma poteva dubitarsi dell' incuria del Capitano, o dell' Equipaggio: Ma siccome la Polizza con la quale era concepita la Sicurtà abbracciava anche la barattería, e colpa del Padrone, e qualunque altro caso pensato, o impensato, così fu giudicato con Decreto del 26 Marzo 1673, che gli Assicuratori dovessero pagare questo danno, come compreso nella loro illimitata obbligazione (8).

10. Lo stesso *Emerigon* (9) riporta altresì il caso funesto, da cui ebbe origine il contagio che devastò Marsilia,

(6) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 17.
(7) *Targa cap.* 56. *Casar. disc.* 121. *num.* 12.
(8) *Journal des audien t.* 2. *p.* 860.
(9) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 17.

a gran parte della Provenza nel 1720. Il Capitano Gio. Batista Chateaud Comandante la Nave il Gran Sant' Antonio, era partito da Marsilia per il Levante, per fare una delle solite carovane. Nel corso della sua navigazione approdò a Tripoli dove imbarcò diversi Passeggieri Turchi, uno dei quali poco dopo se ne morì, e presso di lui morirono il Chirurgo della Nave, e tre Marinari. Tornò in Cipro dove prese una Patente di Sanità. Avendo roccato Livorno dichiarò, che varie Persone del suo Equipaggio erano morte di febbri pestilenziali; ragione per cui in quel tempo non fu ricevuta la detta Nave, non avendo ancora avuto luogo quei savissimi Provvedimenti, che la munificenza dell' immortale Pietro Leopoldo Arciduca d' Austria, e Gran Duca di Toscana ha in seguito apprestato per favorire il Commercio dei suoi Stati, e provvedere alla salute universale. Si diresse quindi a Marsilia, e si presentò alla Rada nel 25 Marzo 1720; ma invece di fermarsi a quell' Isola, che essendo destinata alla contumacia dei Bastimenti infetti, e munita di tutti quei ripari che la pubblica salute richiede, andò a dar fondo all' Isola di Pommeguè, dove il Capitano con la sua lancia ebbe l' audace imprudenza di presentarsi a quell' Uffizio di Sanità; e quel che è più orribile a udirsi, di dichiarare, che porzione del suo Equipaggio era morto per causa di cattivi alimenti: Ma essendo morte poco dopo le Guardie di Sanità, che erano state messe al suo bordo, il Magistrato di Sanità, dopo aver fatta passare la Nave alla Isola di Jarra nel dì 20 Settembre di detto anno, ordinò che fosse bruciata, conforme fu eseguito, benchè troppo tardi per il bene del Pubblico, perchè il male contagioso aveva preso troppo piede nella Città (10).

11. Gli Assicuratori furono attaccati in Giudizio per il pagamento di questo sinistro, e per quanto si difendessero sulla cattiva condotta del Capitano, furono condannati al pagamento delle somme assicurate con Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia del 18 Dicembre 1723; ma questa Sentenza fu revocata dal Parlamento di Aix con Decreto del 23 Febbraio 1725.

(10) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 17.

Digitized by Google

12. Cade su questo articolo la questione, se quando l' incendio è cagionato dalla qualità del carico, e da un riscaldamento naturale, che si forma nello stivaggio delle medesime gli Assicuratori sieno tenuti al rifacimento di questa perdita: E gli Autori Italiani convengono di essere eglino tenuti al pagamento di questo sinistro (11).

13. Pare per altro, che dovrebbe in questo caso farsi qualche distinzione prima di ammettere questa proposizione, come indubitata. Accade bene spesso, che gli Assicuratori sopra corpo, e attrazzi della Nave, non sanno la natura del carico che ella è per ricevere nel suo viaggio: Ora se questo carico è di una natura più suscettibile d' incendio, e se da questo ne viene di fatto il sinistro, è veramente duro il caso per gli Assicuratori che devano pagare questo danno. Ed infatti l' *Emerigon* non conviene intieramente in questa proposizione del *Casaregio*, e vuole che i danni cagionati da questo fuoco abbiano a considerarsi per modo di avaria semplice, e particolare; perchè in questo caso il fuoco proviene dal vizio proprio della mercanzia, riportando in prova di questo suo sentimento la Decisione data nel 30 Giugno 1760 dall' Ammiraglità di Marsilia nella Causa del Capitano Jacopo Sellon della Barca la Marta e Maddalena, di Bandiera Francese, che fu costretta di dare in terra a Malta, all' oggetto di estinguere il fuoco che avevano preso alcune lane, che facevano porzione del suo carico; che è in questi termini:

= Le spese del trattenimento a Malta sia per le paghe, = e panatiche dell' equipaggio, sia per il discarico, e rica- = rico delle mercanzie, attrazzi, e provvisioni, e general- = mente per tutte le operazioni fatte per il detto tratteni- = mento per estinguere, ed arrestare i progressi del fuoco = delle lane unitamente ai danni sofferti in questa occasione = dalle mercanzie, e bastimento tanto per ragione del fuoco

(11) *Cepparell. resolut.* 153. *per tot. tom.* 2. *Roce. de assec. n.* 162 *con più seg. Casareg. de commerc. disc.* 1. *n.* 186. „ ivi „ si assecuravit Iaffranos qui postea, vel ex eorum natura, vel quia humidi onerati essent excitato interno calore, & igne accessissent Assecurator pro tali casu accensionis tenetur. „

= medesimo, durante il tempo che sono state sbarcate le = mercanzie fini, che per l' investimento del medesimo ba- = stimento, saranno avarie semplici; e particolari, e perciò = saranno i Caricatori esenti da qualunque contribuzione al- = le medesime. =

14. Frequenti pur troppo sono stati nella Piazza di Livorno i casi di simili sinistri, nei quali è stata osservata la costante regola, che quando l' incendio è causato dalla natura della mercanzia, gli Assicuratori sono tenuti al sinistro, e l' hanno senza eccezione pagato.

15. La nave nominata Gli Amici, del Capitano Stefano Jones Inglese partita da Livorno con ricco carico per Londra, nel 25 Febbraio 1785 fu incendiata per causa di una partita di stracci che aveva al suo bordo, e gli Assicuratori doverono soccombere al sinistro, a favore dei Terzi Caricatori.

16. La Nave Confidenza, Capitano Kieben Svedese, venendo di Alessandria per Livorno, rimase incendiata per avere preso fuoco una porzione di zaffroni, che formava parte del suo carico, e gli Assicuratori di Livorno, che avevano corso quel risico, con Scritta del 31 Ottobre 1781 pagarono la perdita, e lo stesso seguì sopra simil caso, del Capitano Antonio Despot, che facendo lo stesso viaggio con egual carico, incontrò la medesima sorte.

17. L' oggetto il più combattuto su questa materia fra i Dottori si è quello, se sia permesso ad un Capitano di dar fuoco alla sua Nave per saltare in aria con tutto l' Equipaggio, allorchè è ridotto all' estremità di dover cadere in mano ai Nemici (12).

18. Il *Puffendorff*, che ne fa il caso in termini dei doveri del Suddito per la difesa dello Stato, e della potestà che ha il Sovrano sulla vita dei Sudditi, per questo oggetto conclude, che non è permesso di mettere il fuoco al Vascello, per impedire di essere colato a fondo, o di cadere in mano ai Nemici; perchè siccome nell' uno, e nell' altro caso vi è sempre la speranza di poter salvare la vita delle Persone, è sempre questa sola di grande utile allo Stato.

(12) *Puffendorf lib. 8. cap. 2. §. 4.*

19. Se si riguarda il Diritto Divino, e quello di Natura, o quello di Ragione, non vi è alcun motivo che accordi al Capitano la facoltà, a qualunque estremo si trovi, di disporre così fatalmente della sua nave, del suo carico, e della vita delle Persone che compongono il suo Equipaggio; poichè o il cadere in mano al Nemico, o il colare a fondo non possono mai portare maggior pregiudizio di quello che il Capitano si arreca con il saltare in aria, e secondo queste Leggi non è ad alcuno permesso d' attentare alla propria distruzione, ancor quando il pericolo della morte è per altra parte inevitabile (13).

20. Ma tutti i citati Autori, che esaminano la questione nel citato punto di vista, che come osserva il *Valin*, non è il più comune ai Giureconsulti, fanno poi la limitazione della regola, nel caso che il dar fuoco alla Nave non impedisca all' Equipaggio di salvarsi con la scialuppa, e per l' altra parte privi il Nemico del vantaggio di una vittoria, giacchè la presa sarebbe assolutamente inevitabile; ed in tali circostanze convengono unanimemente, che sia permesso al Capitano di dar fuoco alla Nave (14).

21. Posti questi principj fa d' uopo esaminare, se gli Assicuratori devano esser tenuti alle funeste conseguenze di questo eroismo, e se questo fatto del Capitano possa chiamarsi un caso fortuito, per il quale essi devano corrispondere col pagamento delle somme assicurate.

22. Lo scioglimento di questa proposizione dipende dal verificare, se il Capitano non poteva che col mezzo del fuoco, o di far saltare in aria la nave, ed il carico, evitare che la stessa nave, ed il carico cadesse nelle mani dei Nemici, o dei Pirati; poichè ciò essendo, la perdita è assolutamente cagionata per un caso egualmente fortuito, che necessario, e forzato.

23. Il *Pothier* è quello, che più precisamente d' ogni altro Autore fissa questa proposizione nei seguenti termini

(13) *Puffendorf loc. cit. Loccen. de iur. marit. lib. 3. cap. 9 Kurick § 29. pag. a me 888. Pothier n 53 Valin tit. du Capitaine art. 36. in fin. idem tit. des assur art 26. Emerigon chap. 12. sect. 1°. § 5.*

(14) *Valin tit. des assur. artic. 26 pag. 71. Pothier n. 53.*

= E' succeduto qualche volta, dic' egli, che alcuni Capitani = non potendo più difendere la nave, ci hanno messo il fuo- = co per impedire che cada nelle mani dei Nemici; non è = permesso di venire a questa estremità, a meno che il Ca- = pitano non abbia trovato il mezzo di far sortire tutto il = suo Equipaggio dalla nave, avanti che il fuoco l' abbia = fatta saltare. Il Capitano avendo presa questa precauzione = fa bruciare la nave. Si domanda se gli Assicuratori possa- = no scusarsi di soffrirne la perdita sotto il pretesto che essa = è accaduta per colpa del Capitano? Io penso che gli As- = sicuratori devono sopportarla, e che non possono opporre = che è stata bruciata per fatto del Capitano; perchè il Ca- = pitano ha avuto un giusto motivo di bruciarla; e perchè = quando anche la nave non fosse stata incendiata si sareb- = be non ostante perduta = supponendosi che la presa sareb- be stata inevitabile.

24. Ed il *Valin* (15) ripetendo la stessa proposizione conclude = Se il Capitano non poteva che con questo mez- = zo evitare che la sua nave cadesse in mano ai nemici, la = perdita deve considerarsi come un caso fortuito. Del re- = sto vi è la presunzione di ragione, che egli avesse neces- = sità di prendere un partito così violento, se non è prova- = to il contrario, in mancanza di che gli Assicuratori devo- = no rispondere della perdita egualmente che se la nave fos- = se perita per fuoco dal Cielo, o per quello dei nemici. =

25. E per confermare la sua proposizione cita tre Reiudicate, nelle quali gli Assicuratori furono condannati al pagamento. La prima è una Sentenza di Bordeaux del 7 Settembre 1747 in favore di Elia Leyssan che aveva bruciata la sua propria nave, contro gli Assicuratori.

26. La seconda un Decreto del Parlamento d' Aix contro gli Assicuratori del vascello il Modesto, al quale il Capitano Artaud perseguitato dai Corsari verso il Capo Trafalga aveva messo il fuoco, e si era salvato sulla costa con tutto il suo equipaggio.

27. E la terza è una Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia del 27 Aprile 1748 a favore di Jacob Francia Ne-

(15) *Valin des assur. art.* 26. *p.* 71.

goziante di Bordeaux contro gli Assicuratori della nave la Speranza, alla quale era stato messo il fuoco sulle Coste di Spagna per fuggire la persecuzione degl' Inglesi, essendo altrimenti inevitabile la presa.

28. L' *Emerigon* non fa che riportare l' opinione del *Pothier*, e del *Valin*, ed allegare le sopra riferite Reiudicate, e nella stessa proposizione convengono altresì gli altri Scrittori di Gius marittimo, che hanno esaminata questa questione (16).

29. Sebbene secondo la presunzione che dà il Diritto civile, l' incendio non possa farsi senza colpa di qualcuno (17), e che perciò dal *Targa* (18) venga asserito che l' incendio di una nave non possa presumersi un accidente fatale, ma deva attribuirsi alla colpa di qualcuno, tutte le volte che se ne ignori la vera cagione = quando non costi dell' = origine si attribuisce a qualche colpa = Tuttavolta occorre in questa materia distinguere il caso in cui alcuno sopravviva all' incendio, da quello in cui non vi resti alcuno. Nel primo caso i superstiti debbono fare nelle debite forme la loro deposizione, o consolato all' effetto di giustificare le circostanze del fatto accaduto, e da queste prove si rileva a danno di quali persone deva cadere la perdita, ed occorrono su questo proposito tutte quelle regole, giustificazioni, e reflessioni, che hanno luogo nella verificazione di tutti gli altri sinistri, nei quali si deva porre in essere il caso fatale, ed escludere la colpa, o negligenza di quelli che potrebbero averli dato causa: Ma se poi nessuno dell' equipaggio sopravvive all' incendio, non vi sono altre prove che pongano in essere il fatto volontario, o colposo, è ricevuta la proposizione, che tale accidente deve presumersi fatale, o che almeno non sia accaduto per mancanza, o colpa del Capitano, o Marinari, prevalendo in tal caso la presunzione, che possa essere stato cagionato o dal fuoco del Cielo, o dalla colpa, e mancanza di qualche passeggiere; lo che è esube-

(16) *Kurick qu.* 29. p. 888. *Loccen. de iur. marit. lib* 3. *cap.* 9. *in fin.*

(17) *Lag* 11. *ff de peric. & comm. rei vendit.* „ incendium sine culpa fieri non potest „ *& L.* 3. §. 1. *ff. de offic. præf. vigil.* „ plerumque incendia culpa fiunt inhabitantium. „

(18) *Targa cap.* 65.

rantemente bastante per concluderne la rilevazione a carico degli Assicuratori (19).

30. Nella Causa di Sicurtà sopra la nave nominata SS. Annunziata, e S. Francesco Saverio, Capitano Antonio Roman Ragusco, che unitamente al Sopraccarico dette fuoco alla nave per appropriarsi le mercanzie, ed effetti esistenti in nave, e le sicurtà riportare per conto proprio, tanto sopra corpo del bastimento, quanto sopra contanti, venne esaminato questo articolo avanti il Magistrato Consolare di Pisa, e deciso a favore degli Assicuratori con Sentenza del 19 Dicembre 1785. E contemporaneamente fu deciso lo stesso in Genova contro il Capitano Tompson.

31. L' *Azuni* tom. 2. pag. 162. riporta, che tra i sinistri, che possono accadere ad una nave pendente il suo viaggio, o ancorata in un Porto, egli è il fuoco medesimo appiccatosi per cui ne tragga un danno considerabile, o ne resti intieramente incendiata. Per quanto, dic' egli, il fuoco preso da una nave si consideri un caso fatale come tutti gli altri, che potessero accaderle, tuttavia non costando dell' origine di esso, ed ignorandosi d' onde abbia potuto procedere, si attribuisce a colpa di qualcuno, allegando il Testo nella *L.* 11. *ff. de peric. & commod. rei venditæ, & L.* 1. §. 1. *de offic. præfect. vig. e il Targa ponder. maritt cap.* 65. *in princ.*

32. Costando però del fuoco, che abbia danneggiata la nave, come sarebbe, o per colpo di fulmine, o per qualche altra fatalità, dee cessare la presunzione, nè potrà perciò ascriversi ad alcuno: Ma satà sempre tenuto per esso colui, che si assunse il caso fatale, qual' è l' Assicuratore, cui compete il regresso contro chi è tenuto della colpa, secondo quanto dispone il Testo, ch' egli riporta, nella *L.* 6. *ff. de L. Rhod. Stracc. de assec. gloss.* 18. *Scacc. de commerc.* §. 1. *qu.* 1. *n.* 135.

33. Riporta anch' esso l' opinione degli Scrittori rapporto all' incendio procurato dallo stesso Capitano, o Equipaggio in caso di pericolo di presa, e conclude = Io credo = che lo scioglimento di tal punto dipenda dall' accertarsi

(19) *Emerigon ch.* 12. *sect.* 16. §. 1.

= in prima se il Capitano non potesse che col mezzo dell' in= cendio evitare che la sua nave cadesse nelle mani del Ne= mico, o Pirata; giacchè ciò essendo la perdita si considera = in tale atto cagionata da un caso ad un tempo stesso for= tuito, e forzato: Nel resto la presunzione, che vi fosse ne= cessità di appigliarsi ad un partito così violento, se non si = prova, ella è di diritto. In difetto di che gli Assicuratori = debbono rispondere della perdita nella stessa guisa come se = la nave fosse perita per il fuoco del Cielo, o per quello = dei Nemici in combattimento navale. =

34. Questa verissima proposizione per altro conosce la limitazione, che nella causa dell' incendio non vi abbia colpa il soggetto a cui attengono le sicurtà; perchè in tal caso gli Assicuratori per un principio diverso sono liberati. Con questa distinzione fu proceduto rapporto al sinistro del Capitano Roman deciso in Pisa nel 30 Luglio 1784 in cui le sicurtà che attenevano al Sopraccarico, o al Capitano medesimo, dai quali si ripeteva l' incendio, furono liberate dal pagamento del sinistro; ma le sicurtà, che attenevano ad altri, che non avevano interesse, nè causa da tali soggetti, furono giudicate valide, e gli Assicuratori condannati al pagamento: lo che però fu osservato in Genova nel tempo stesso rapporto all' eguale sinistro del Capitano Tompson, come ho notato parlando della baratteria.

35. Del resto conferma anche questo Autore la teoria, che ogni accidente che occorra alla nave dal fuoco del Cielo, o dei Nemici, è sempre a carico degli Assicuratori di essa, perchè provenendo tal danno dal caso fortuito, non si fa luogo nemmeno a contribuzione per la perdita delle merci cagionata dall' incendio, secondo la *Leg. 6. e 7. ff. de Leg. Rhodiæ*, riportando una Sentenza del Consolato di Nizza delli 9 Febbraio 1770 nella Causa dei Negozianti San Pietro, e Figlio, de Andreis, ed altri contro il Capitano Roberto Brine Inglese:

36. Esamina finalmente la questione, quando gli Assicuratori rispondano dei danni di tal genere cagionati dalla colpa, o negligenza dei Marinari, dei quali parla lo *Straec. nella gloss.* 18, ed il *Targa nel cap.* 65, concludendo, che la massima non può stabilirsi universale, perchè dipende

l' applicazione dai respettivi usi dei Paesi secondo i gradi della barratteria, che si sono assunti gli Assicuratori: riportando il Regio Editto per il Consolato di Nizza del 15 Luglio 1750, e l' altro della Sardegna del 30 Agosto 1770.

37. Stabilisce egualmente questo dotto e pratico Scrittore la teoria, che incendiandosi una nave ancorata in un Porto, alla quale si trovino altre vicine, può impunemente l' equipaggio di queste, non potendosi discostare, distruggere la nave incendiata, e mandarla a picco; ed all' uopo anche la vicina a questa se così si creda necessario per togliere la comunicazione, onde porsi in salvo sottraendosi dal fuoco: con doversi però da esse contribuire al danno della nave distrutta in loro vantaggio. *L.* 2. §. 1. *e seg. ff. de L. Rhodia*, *L.* 29. §. 2. *e L.* 49. §. 1. *ff. ad L. aquil. L.* 3 §. 7. *ff. de incend. ruin. & naufr. Stracc. de nautis* §. *sed nec &c. n.* 1. *e* 2. *de Hæv. de commerc. nav. lib.* 3 *cap.* 13. *n.* 2. *e* 3. *Rocc. de nav. & nautis not.* 99. *num.* 206. *Vinn. ad Peck in L.* 1. *ff. de L. Rhodia*.

38. E si rimette su tal proposito alle savie precauzioni ordinate per prevenire gl' incendj dalle Ordinanze della Marina di Francia agli *artic.* 8. 9. *e* 14. *tit. des Ports*, e gli *artic.* 4. *e* 5. *tit. du Maitre de Quay*, il Regolamento delli Stati Generali delle Provincie Unite concernente la Marina sì di Guerra, che Mercantile *artic.* 44. *e* 45.

39. Parla altresì del fuoco appiccatosi alla nave per vizio proprio, o qualità delle merci caricate, considerato come avaria semplice, o caso improvviso proveniente da colpa altrui, e per cui non sono tenuti gli Assicuratori, che nel caso in cui vi si sieno sottomessi per patto speciale.

40. Il *Waskett pag.* 212. *e seg.* parla lungamente del fuoco: ma ciò è in rapporto alle sicurtà particolari, che si praticano in Inghilterra *contro il fuoco*: E riporta varj casi particolari, che meritano molta attenzione.

41. Il *Park pag.* 441. tratta anch' esso molto diffusamente l' articolo delle sicurtà per il fuoco in rapporto al detto uso d' Inghilterra, che si è esteso presso molte altre Nazioni.

42. Io non mi sono diffuso sopra questo particolare, perchè in Italia non si è per anche introdotto l' uso di simili assicurazioni.

43. Questo Autore per altro stabilisce le seguenti massime.

1. Che la sicurtà contro il fuoco è un contratto, per il quale l' Assicuratore in considerazione del premio si assume l' obbligo d' indennizzare l' Assicurato delle perdite che possa soffrire nella sua casa, magazzini, o mercanzie per causa del fuoco per il tempo limitato nella polizza.

2. Che le Compagnie di Assicurazioni di Londra hanno espressamente nelle sue polizze la clausula, colla quale dichiarano di non essere tenute ad alcun danno per causa di fuoco che accadesse per invasione di Nemici forestieri, o di altri Militari, o usurpati Poteri di qualsivoglia sorte: lo che è stato anche esteso agli effetti del tumulto popolare: riportando l' accaduto nell' anno 1780.

3. Che quando accade un danno per causa di fuoco l' Assicurato è tenuto a notificare, e denunziare la valuta del danno &c., e la natura del caso se sia ammissibile: E con prove concludenti, e ben giustificate si deve far costare della verità dell' esposto.

4. Che nelle sicurtà contro il fuoco, le perdite possono essere tanto parziali, che totali, secondo i termini del contratto.

5. Le polizze di sicurtà per il fuoco non sono di loro natura cedibili; e l' interesse nelle medesime non può essere caduto senza il consenso espresso dell' Assicuratore.

6. Quando l' Assicurato muore, l' interesse rimane all' Erede, Esecutore, o Amministratore respettivamente di quello per cui si è assicurata la proprietà: Purchè la procura sia autorizzata anche a questo, e il premio continui a pagarsi in suo nome.

7. E' indispensabile la prova del diritto di proprietà, o d' interesse sulla casa al tempo che ne fu formata la polizza, e che ne accadde il sinistro: E quando il diritto sulla casa è finito, l' Assicurato cedendo la polizza non obbliga gli Assicuratori a far buone le perdite al Cessionario.

8. Se la casa è distrutta dal fuoco del nemico, o da altra invasione ostile, o popolare il giorno dopo che fu fatta la polizza, non vi è luogo a storno, o restituzione di premio.

9. La frode vizia, ed annulla anche questo contratto.

Digitized by Google

44. In Amsterdam, ed in Amburgo sono molto usitate simili Assicurazioni, per le quali vi è una formula espressa come vi è in Londra.

45. Gli Autori Inglesi condannano l' uso della valutazione convenuta sopra i soggetti che si fanno assicurare dal fuoco, come pure di eseguire tali sicurtà sopra case, mercanzie, o altro qualunque soggetto di un diverso Paese.

TITOLO NONO

Del Getto.

L' Antica *Legge Rodia* del Getto, approvata dagli Imperatori *Antonino*, ed *Augusto* provvedeva, che se per sollevare la Nave dall' imminente naufragio occorresse far getto di porzione del carico, con la contribuzione di tutti si resarcisse il danno di quelli, che per bene universale avevano perduto il loro particolare interesse (1). Ma come farsi questo getto, come resarcirsi questo danno, è una sorgente di questioni inesausta per il Foro.

2. Comecchè il getto è più caso di avarìa, che di sinistro fatale, richiede il sistema del presente Trattato, che di quello diffusamente si parli, allorchè saremo a trattare dell' *avarìa:* Ma siccome, secondo varie Costituzioni gli Assicuratori, ancorchè esenti dalla contribuzione a quello che è danno di avarìa, sono però tenuti alla refezione del getto; così in questo aspetto conviene esaminare la materia, allorchè si tratta dei risici, e dei pericoli che sono a carico degli Assicuratori.

3. In tutte le Polizze che sono in uso nelle Piazze di Commercio, fra i risici che assumono gli Assicuratori, vi è litteralmente dichiarato quello del getto, e per quanto sembri, che questa sia una operazione volontaria, perchè si fa appostatamente, all' oggetto però di evitare un mal maggiore, come dispone il Gius comune (2), e dietro di esso il Consolato del Mare (3), però si annovera fra i casi fatali,

(1) *L. 1. ff. ad L. Rhod. de iact. & L. deprecatio eo tit.*

(2) *tot. tit. ff. ad L. Rhod. de iactu.*

(3) *Consolato del Mare cap.* 93. e 281. *Targa cap.* 58.

e forzosi, atteso che la causa da cui ha origine non è libera, ma violenta, e così è una volontà violentata dall' accidente del pericolo.

4. Allorchè il getto cade sulle mercanzie assicurate, che la Nave è stata obbligata di gettare al Mare, non vi è alcun dubbio, che gli Assicuratori ne devono pagare all' Assicurato il valore col regresso in luogo dell' Assicurato, coll' azione contro quelli che son tenuti alla contribuzione.

5. Parimente, allorchè sono state gettate al Mare altre mercanzie, alla perdita delle quali deve contribuire il Proprietario delle mercanzie assicurate, per essere state le medesime conservate; questa contribuzione deve esser sofferta dagli Assicuratori a sgravio dei Proprietarj assicurati. La ragion naturale persuade questa verità, perchè siccome il comodo delle mercanzie salvate cede a vantaggio dei suoi Assicuratori, così l' incomodo della contribuzione al mezzo che ha prodotto questa salvazione, ceder deve a danno degli Assicuratori.

6. Oltrediehè è espressa l' obbligazione degli Assicuratori alle conseguenze del getto, perchè nominatamente dichiarate nella Polizza, e se non è espressa, non può negarsi che non sia compresa in quell' ampiezza di espressioni (4), che comprende *tutte le perdite, e danni che arrivano sul Mare, e generalmente tutte le fortune del Mare*. In conseguenza di che, sebbene la perdita che questa contribuzione cagiona all' Assicurato sia una perdita che egli non soffre direttamente nelle mercanzie medesime, che ha fatto assicurare; siccome però egli la soffre relativamente alle mercanzie medesime, e per dependenza di fortuna di Mare, ciò basta perchè egli ne deva di ragione essere indennizzato dall' Assicuratore (5), e così generalmente vien praticato in tutti i Tribunali di Commercio.

(3) *Pothier n.* 52.

(5) *Stracc. de assecur. gloss.* 19. *per tot. Targa cap.* 59 *Kurick ad ius marit. hanseat. tit.* 8. *art* 1. *Rocc. de nav. not.* 96. *Hevia de commerc. nav. cap.* 13 *n* 4. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 44. §. 3. *Marquard. lib* 2 *cap.* 13. *n.* 60. *Loccen. de iur. marit. lib.* 2. *cap.* 5. *n.* 11. *Rocc. not.* 62. „ ivi „ si assecuratus recuperat pretium ex contributione non potest agere contra assecuratores; tamen tenentur assecuratores ad reficiendam illam ratam, & portionem quam solvit assecura-

7. E' però vero, che gli Assicuratori hanno il diritto di esaminare se il getto è regolare, e se sono state osservate quelle solennità, che le Leggi del Mare prescrivono in simili disavventure; mentre se il gettito fosse per sorte causato da mala stiva, o dall' esser la Nave stracarica, dimodochè per tal causa il Vascello abbattuto da tempesta non avesse potuto respirare, e così il gettito fosse stato forzoso, talchè altrimenti non avrebbe avuto luogo, o almeno non in quella quantità in cui fu fatto, allora siccome il danno deve andare a conto della Nave, o del Capitano di essa, così gli Assicurati devono esperimentare le loro ragioni contro di essi, prima di molestare gli Assicuratori, lo che ha luogo non solo per stiva fatta inavvertentemente, quanto scientemente o con colpa, o senza colpa, conforme inerendo alla disposizione di ragione, nota elegantemente il *Targa* (6) nelle sue *Ponderazioni Marittime*, il quale conclude altresì, che il getto non si ha da fare, se non che in estremo pericolo inevitabile, ed in tempo opportuno, altrimenti sarebbe temerario; il che porta seco l' obbligo del rifacimento dei danni, e i pericoli per alleggerire hanno solo due origini; di naufragio, o di caccia data dai Nemici.

8. Molte Leggi hanno particolarmente disposto di ciò che deve aver luogo fra gli Assicuratori in caso di getto. Lo Statuto di Genova prescrive: = Che se gli Assicuratori = non vengono ad un accomodamento con gli Assicurati, = conforme alla pratica accordata, saranno obbligati a buo- = nificare a seconda degli Statuti, il getto che è stato fatto, = e che può provarsi, come anche l' avaria, nella quale so- = no inclusi tutti i danni provenienti da qualunque sinistro = che accada al Bastimento, e sue appartenenze, o alle mer- = canzie assicurate. „

9. Secondo la Polizza di Londra, sebbene gli Assicuratori si esimano da qualunque avaria particolare, o conven-

tus in illo contributo faciendo inter omnes habentes merces in illa navi, quæ portio cum non recuperetur ab aliis habetur pro deperdita, & proinde ad illam portionem tenentur assecuratores. „

(6) *argum. Text. in L.* 2 §. 2. *e* 3. *ff. ad L. aquil. Loccen. de iur. marit. lib.* 2. *cap.* 8. *num.* 15. *Targa cap.* 59 *not.* 6.

gano di un certo limite sopra certi generi, indistintamente però si obbligano al getto, e riguardando questo danno come procedente da un caso fatale, pagano l' intiera perdita dell' Assicurato (7).

10. A forma del §. 4 della Polizza Veneta, rinnovata nel 1771: „ Si eccettuano dal rischio, e dall' obbligo degli = Assicuratori i danni derivanti alle cose assicurate per caso, o guasto delle medesime, e per i casi nei quali per = legge, e consuetudine ha luogo il refacimento in comparto = per contribuzione di avaria. „ Ma l' interpetrazione di questo articolo, data dall' uso costante della Piazza Veneta è quella, che quando il getto riconosce per origine uno di quei casi che diconsi maggiori, e che sono dichiarati nell' articolo primo di detta Polizza, allora la refezione del danno ha luogo non in aria di avaria, ma di perdita dependente da caso fatale, e perciò compreso nell' obbligazione (8), talchè si ammetta l' abbandono agli Assicuratori delle cose assicurate.

11. Il Capitano Vincenzio Maresca Napolitano, conducendo un carico grani, di conto del Sig. Andrea Candelari Negoziante di Ancona per consegnarsi a Genova, e di cui era stata fatta la Sicurtà in Ancona *all' uso, e stile Veneto*, incontratosi nella notte del 19 Novembre 1780 in una fiera burrasca nelle vicinanze di Gallipoli, dovè investire nello scoglio detto dei *Pupilli*, da dove per scagliare la Nave gli convenne fare replicatamente getto del carico grani, e quindi con questo mezzo, e con ajuto esterno liberatosi, proseguì il viaggio al suo destino.

12. Gli Assicuratori di Ancona avendo preteso, che trattandosi di getto, e d' investimento da cui la Nave si era potuta liberare, ai termini della loro Scritta non fosse che un caso di avaria, per cui non fossero tenuti: Ne fu per conseguenza introdotto Giudizio avanti i Giudici, e Consoli dell' Università de' Mercanti di detta Piazza, ma prodotto in quegli atti il consolato, sotto dì 21 Aprile 1781 gli Assicuratori accettarono la renunzia all' incerta, e paga-

(7) *Magens par.* 2. *n.* 1334.
(8) Vedi Atti del Tribunale di Livorno del 1781 di num. 1018.

rono il sinistro, renunziando agli atti fatti per esserne esentati.

13. Ciò è conforme alle puntuali autorità dell' *Emerigon*, e del *Magens*, allegate nel Titolo dell' *investimento a terra*, e secondo le quali è stabilito che gli Assicuratori, non ostante qualunque esclusione di avaria per legge, o per consuetudine sono tenuti alla contribuzione delle spese, e danni sofferti dalla nave, o merci assicurate, perchè in simili casi gli Assicuratori non intentano l' *azione propriamente detta di avaria*, ma eglino intentano l' *azione* o dell' *investimento a terra*, o della *innavigabilità*, o della *presa*, o di altri *sinistri* chiamati *maggiori*, all' effetto di ottenere per forma di avaria la reparazione del danno sofferto (9): Essendo regola dettata dalla natura del Contratto, e ricevuta tanto in Francia, che in Inghilterra, che malgrado la convenzione *franchi di avaria*, gli Assicuratori sono tenuti all' indennizzazione dell' avaria nel caso d' investimento a terra, o di innavigabilità (10), o di altro sinistro maggiore, essendo in tutti questi casi d' interesse degli Assicuratori, che la Nave sia salvata: Ma secondo le Decisioni riportate al Titolo dell' *investimento*, fu deciso diversamente dai Consoli di Mare di Pisa nella Causa Vital, e Assicuratori; e in Genova nell' altra Causa Comisoglù, e Assicuratori.

14. Lo stesso Autore referisce a questo proposito il caso della Goletta *Le Furet*, Capirano Antonio Roland, che carica di casse di sapone nel mese di Marzo 1782 partì dalla Martinieca per rendersi al Capo Francese. Riconosciuta la punta dell' Isola di *Porto ricco* per entrare nel Canale incontrò dei venti così contrarj, che fu obbligata a variare navigazione, ed all' oggetto di poter governare fu costretta a far getto di una porzione del carico, ed allora cominciò

(9) *Emerigon chap. 2. sect. 146.* „ En pareil cas les assurés n' intentent point l'action d'avarie *proprement dite*, mais ils intentent, l' action ou d'echovement, ou d' innavigabilite, ou du prise, ou autres sinistres maieurs a l'effet d'obtenir par forme d' avarie la reparation du dommage souffert. „

(10) *Targa cap. 52. not. 18. Casareg. disc. 47. per tot. Emerigon chap. 12. sect. 45.*

a governare, ma avendo investito sopra un banco di sabbia, fu necessitata a fare altro getto, ed allora fu rimessa a galla, e potendo continuare la sua navigazione verso il Sud, arrivò a Jacquemele.

15. Gl' Interessati avevano fatto fare a Marsilia delle Sicurtà sopra corpo, e mercanzie di detta Nave, di sortita dalla Martinicca fino a San Domingo, con la clausula *franchi d' avaria*. Consultarono pertanto su questo caso il Sig. Avvocato *Gignoux*, e lo stesso Sig. *Emerigon*, i quali concordemente risposero, che gli Assicuratori non erano responsabili nè del getto, nè dei danni sofferti avanti l' accaduto investimento nel banco di sabbia, ma che però erano tenuti a corrispondere *del getto, e degli altri danni occasionati tanto dall' investimento, che dal fare rilevare la Nave*, perchè in questo caso *si trattava di un sinistro maggiore*.

16. L' Ammiraglità di Marsilia aderì a questo savissimo sentimento, e fu formato il regolamento dell' avaria sotto il dì 7 Gennaio 1783 in conformità del medesimo; e gli Assicuratori, non ostante il patto *franchi d' avaria*, furono obbligati a contribuire al getto, et ai danni cagionati dall' investimento, come alle spese per rimettere a galla il Bastimento.

17. E' però vero, che in tutti i Luoghi in cui sieno, o per uso, o per legge escluse dal carico degli Assicuratori le perdite derivanti da avarie, o limitate; allorchè si vuol recedere da questa regola, o convenzione, si è introdotto l' uso della clausula *a tutto rischio*, la quale comprendendo qualunque caso possibile opera in modo, che nelle Sicurtà fatte sotto questa espressione, ancorchè il danno nelle mercanzie, o navi assicurate non sia che parziale, si fa luogo all' obbligazione degli Assicuratori, i quali sono tenuti, come se fosse avvenuto il sinistro dell' intiera nave, e mercanzia (11).

18. E così esaminando questa clausula fu discusso, e concluso nella celebre Causa di Sicurtà Moretti, e Trom-

(11) *Casareg. de commerc. disc.* 1. n. 119. *Rocc. disput. cap.* 97. *n.* 6. & *seq. Merend. controv. vol.* 4. *libr.* 23. *cap.* 50. *n.* 15. *fol.* 385. *Rocc de assecur. notab.* 95. *n.* 368. *Stracc. de assecur. gloss.* 17.

betta, e Wildiman, e Commerell, resoluta dalla *Rota Fiorentina* nel 15 Giugno 1762, a relazione del Sig. Auditore *Moneta:* Ed è concluso dalla *Rota Romana* in una *Anconitana Assecurationum* del 15 Marzo 1765 §. 23 avanti l' *Eminentiss. Riminaldi;* ed in altra Causa *Anconitana Assecurationis* del 28 Aprile 1766 §. 5 avanti *Monsig. Azpurù.*

19. Della materia del getto, e di tutte le particolari ispezioni che la riguardano sarò a parlarne diffusamente nel Trattato delle Avarie; perchè è caso raro, che questo danno possa portare alla verificazione del sinistro. Tuttavolta mi occorre notare, che l' *Azuni tom. 2. pag.* 184. fissa molti principj, che sono adattabili tanto al caso del sinistro, che dell' avaria.

20. In primo luogo stabilisce quando sia lecito al Capitano di far getto: In secondo luogo distingue il getto regolare dall' irregolare, e il sistema che deve respettivamente praticarsi, e da quali generi debba cominciarsi il getto, e quali non devano mai essere gettati, nè si presumano di fatto gettati.

21. Passa quindi a dichiarare quando il getto deva porsi nella classe dei casi fortuiti, e molte altre particolarità, delle quali farò onorevole menzione nel parlare di nuovo sopra questa materia nel Trattato delle Avarie.

22. Il *Waskett pag.* 158. parla anch' esso incidentemente del getto.

23. Ed il *Park* ne tratta con molta precisione, e diffusamente nel *cap. 7. pag.* 123, analizzando tutti i casi, nei quali deva, o possa aver luogo il sistema da tenersi tanto in rapporto alle giustificazioni del fatto, quanto alle conseguenze del medesimo; e finalmente quanto al modo di valutare gli effetti gettati.

TITOLO DECIMO

Del risico dei Pirati, Corsari, e Ladri di Mare.

NOminatamente in tutte le Polizze di Sicurtà il fatto dei Pirati, e Ladri di Mare è compreso fra i risici che sono a carico degli Assicuratori: E bene a ragione, giacchè questo è un risico per disavventura del Commercio pur troppo ovvio, e comune, dal quale sono i Negozianti nella dura necessità di riguardarsi, e per cui gli Assicuratori bene spesso divengono le vittime di un delitto, che tanto deturpa la gloria del Secolo illuminato.

2. Infatti pone il *Targa* (1) per regola assoluta, che: = La seconda specie dei sinistri fatali è la depredazione che = viene fatta ad alcuno dei di lui effetti violentemente per = via di Corsarie, o Piratica; caso principalissimo fra li = forruiti; la quale si commette o in Mare, o in Porto, o = in Spiaggia, a distinzione della depredazione che si fa in = Terra per via di bottini, ovvero di rapine, e la Legge = la denomina pravità piratica. „

3. L' eruditissimo Sig. *Abate Galliani* nel suo dotto Trattato *Dei Doveri dei Prineipi neutrali verso i Principi guerreggianti*, al cap. 10 §. 11 *parlando del corseggiare*, parla diffusamente dell' origine dei Corsari, dei Pirati, e delle rubberie che sono da questi commesse, e spiega da quali prineipj riconosce la sua sorgente una tal barbarie, e scendendo ai tempi nostri si unisce col celebre *Abate di Mably* (2) per declamare contro l' uso delle culte Nazioni, di permettere che i loro Sudditi anche in tempo di guerra esercitino il corseggiare, provando che quest' uso è contrario all' umanità; alla ragione del pubblico bene, ed allo Stato medesimo, perchè quelli che potrebbero essere

(1) *Targa ponder. marit. cap. 61.*

(2) *Mably droit public de l' Europe tom. 2. p 310. Galliani dei doveri dei Principi neutrali &c. cap. 10. §. 2. p. 434.* „ ivi „ certamente nello stato attuale delle Nazioni civilizzate, armate di forza pubblica stipendiata, commercianti, collegate, o piene di relazioni politiche verso le altre. E' cosa crudele, inutile, dannosa, e quindi illecita il permettersi ai privati il divenir corsari. „

utili alla gloria, e all' interesse della Nazione per sostenerne decorosamente le ragioni, s' impegnano più volentieri a devastare il Commercio, coll' unirsi ai Pirati, o ai Corsari, che a servire il loro Sovrano.

4. In due maniere si commettono questi danni a pregiudizio del Commercio; l' una è quando per causa di guerra dichiarata fra due Nazioni l' una contro l' altra, i Pirati con patente di armamento in corso infestano il Mare, e col preteso diritto di guerra s' impadroniscono delle navi, e mercanzie che navigano sotto Bandiera di altra Nazione; l' altra è quando senza alcuna commissione i Pirati infestando il Mare, e rubano indistintamente a tutte le Nazioni.

5. Di questi danni sono garanti gli Assicuratori per espressa obbligazione, e solo hanno il diritto di agire o contro il Corsaro, o contro i di lui Armatori, se la preda non è legittima, per qualunque dependenza ciò sia.

6. All' oggetto che un Corsaro possa dirsi legittimo Armatore, e come tale andare ad offendere i Nemici, deve esser munito di una commissione autentica dalla parte del suo Sovrano, e deve aver formato il suo Equipaggio, e diretto il suo corso nella forma che prescrivono l' Ordinanze a cui è soggetto (3).

7. Imperocchè, secondo le più antiche massime del Gius pubblico (4) non è permesso a quello che non è Soldato di andare ad attaccare il Nemico. Osserva però molto destramente il prelodato Sig. *Abate Galliani* (5), che questi freni non sono in oggi di gran sollievo all' Umanità. = Invano, dice egli, vi sono da poco in quà apposti i freni = di obbligo a prendere dal Sovrano le patenti per corseg- = giare, chimate *Lettere di marca*, e a dar piaggeria di = rifare i danni ingiustamente causati. Fragilissimi ragnateli, = giacchè quelle non si negano a nessuno; per questi non si = vede mai condannato veruno. „ E nella nota alla suddet-

(3) *Hubner tom.* 1. *par.* 2. *chap.* 3. *sect.* 6. *Dalrèù par.* 1 *chap.* 1. §. 11 *& seq. Valin tit. des prises art.* 1. e 4 *Casareg disc.* 64. *n.* 5.

(4) *Grot. lib.* 3. *cap.* 18. §. 1. *Pufendorf l b.* 8. *cap.* 6. §. 18 *Wattel lib.* 3. *cap* 14. §. 223. *Cicer. de offic. libr.* 3. *cap* 11. „ negat enim ius esse, qui miles non sit, pugnare cum hoste.

(5) *loc. cit. pag.* 431.

ta proposizione: „ Qual regolare processura può mai compi-
= larsi contro Gente che maschera la Bandiera, nasconde il
= proprio nome, e la nazione, e vagando per il Mare senza
= certa dimora, non si sà donde venga, nè dove vada, e
= intanto strada facendo ruba, spoglia, ricatta, prende per
= forza ora la gente, ora i viveri, ora gli attrezzi di qua-
= lunque bastimento inerme gli cada fra le unghie. „

8. Se dunque una Nave non è armata in corso, nè munita della Regia Patente non ha alcun diritto di correre sopra i Nemici, e gli Assicuratori non sono tenuti a correre il risico sopra di essa, se accade qualche perdita, o sinistro alla detta nave, o al suo carico, conforme si è altrove osservato (6): Ma per identità di ragione, se una Nave legittimamente armata in corso fa una presa, può farla assicurare, e se ella è ripresa, gli Assicuratori sono tenuti al pagamento del sinistro (7).

9. Ma per altro anche la Nave non armata in corso può benissimo difendersi, se viene attaccata dal Nemico, ed in tal caso gli Assicusatori son tenuti alla refezione del danno che ella soffre, perchè è un danno procedente dall' aver dovuto evitare un male maggiore; essendo in tal caso la difesa assistita da quel principio di legge naturale, che permette di respingere la forza con la forza (8). Se per altro questa privata Nave porta tanto avanti la sua difesa, da impadronirsi della Nave che l' ha attaccata, non ne acquista per ciò la proprietà, la quale cede a favore dell' Ammiraglità di quel Sovrano, sotto il Paviglione del quale la Nave vittoriosa navigava (9).

10. Ed all' incontro sarebbe severamente punibile ancorchè vittoriosa quella Nave, che senza la facoltà di armamento avesse assalito, e depredato il Nemico (10).

11. Quantunque secondo il pensare de' Giuspubblicisti, e dei Filosofi il corseggiare sia stimato, conforme ho avvertito pregiudiciale, e fino contrario ai principj della più sana

(6) *Vedi tom.* 1. *par.* 4. *tit.* 7. *pag.* 418 *Emerigon chap.* 12. *sect.* 28. §. 4.
(7) *Emerigon chap.* 8. *sect.* 9.
(8) *Wattel lib.* 3. *chap.* 4. §. 253.
(9) *Valin art* 1. *tit. des prises Dabreù par.* 2. *cap.* 3. §. 11.
(10) *Wattel lib.* 3. *chap.* 15. *Valin art.* 1 *tit. des prises.*

politica; tuttavolta gli Armatori sono riguardati onorevolmente dai Principi, ed il loro mestiere reputato onesto, ed anche glorioso; e vi è un Autore che sostiene non esservi alcun dubbio, che i Sudditi possono in buona coscienza servire la loro Patria, armando dei Vascelli per il corso (11). Ma quanto è reputato onorevole questo mestiere, altrettanto è considerato infame, iniquo e degno dei più severi castighi da tutte le Leggi quello dei Pirati, che sono quelli, che senza alcuna commissione, e senza essere al servizio di alcuna Nazione, e senza aver guerra, o inimicizia con alcuno depredano, e rubino indistintamente tutti gli armamenti che incontrano, conformemente alla distinzione che ne fanno le Leggi, e i Dottori (12).

12. In conseguenza di che i Dottori definiscono la ruberìa un ladroneccio sul Mare, a differenza di quello, che fatto in Terra chiamasi furto, e rapina (13); ed il Pirata, per quello che senza alcuna legittima facoltà và scorrendo il Mare di propria autorità per depredare chi incontra (14).

13. La Piraterìa, quantunque esercitata per necessità in antico da alcuni Popoli (15), che trovandosi ristretti di territorio, e quasi privi del necessario, e senza il soccorso, che a sollievo, ed onore della Umanità ha quindi somministrato il Commercio, venne tuttavolta in orrore presso le culte Nazioni, le quali la riguardavano come una infamia (16).

(11) *Wattel lib.* 3. *chap.* 15. §. 229. „ Il n'y a point de doute que les suiest ne puissent en bonne conscience servir leur patrie en armant des vaisseaux pour le course. „

(12) *Leg.* 118 *ff. de verbor. signific.* „ hostes hi sunt qui nobis autentibus nos publice bellum decrevimus cœteri latrones, aut predones. „

(13) *Emerigon chap.* 12 *sect.* 28. „ les *ennemis* sont ceux qui autorisés par un Prince, ou etat sovverain font la guerre dans lor forme etablié par le droit des gens, au lieu que les Pirates sont des simples particuliers, qui depredent le premier navire qu'ils rencontrent „ *Targa cap* 61. *Casareg. disc.* 64.

(14) *Stracc. de naut. part.* 3. *n.* 30. *Targa cap.* 61. *Blackstone Cod. crimin. cap* 5. *n.* 3 *Santern. par.* 4. *num.* 50. „ ivi „ inter piratam, & latronem nulla alia est differentia, nisi quia pirata depredator est in mari. „

(15) *Giustin. lib.* 43. *cap.* 3.

(16) *Antunez de reg. donat. par.* 1. *cap.* 1. *num* 62. *Ansald. de commerc. disc.* 14. *n.* 23. *Casareg. disc.* 64 *n.* 4. „ proprie pirata ille dicitur, qui sine patentibus alicuius Principis ex propria tantum, ac privata authoritate pro mare discurrit depræ landi causa „

14. E di ciò, al dire del celebre Autore, dello Spirito delle Leggi, è il Mondo debitore *allo spirito del Commercio, che porta seco quello di frugalità, di economìa, di moderazione, di travaglio, di saviezza, di ordine e di regola; lo che è opposto direttamente al ladroneccio. Egli unisce le Nazioni, e il suo effetto naturale è di portare la pace* (17).

15. Lo *Stracca* rapporta il fatto dedotto, dice egli, da *S. Agostino*, il quale però l' aveva preso da *Cicerone*, che *Alessandro il Grande* avendo interrogato un Pirata con qual diritto infestava i Mari; con quel diritto medesimo, gli rispose egli, che tu infesti la Terra, ma perchè io lo fo con una piccola Nave son trattato di Pirata, e tu perchè fai lo stesso con un grande Esercito, sei chiamato Conquistatore (18).

16. Ed ai nostri tempi non è questione, che i Pirati sieno riguardati come nemici del Genere umano, e la pirateria, o il ladroneccio sul Mare è considerato un delitto contro la Legge universale delle Società, e siccome ha egli renunziato a tutti i diritti della Società, dichiarando la guerra al Genere umano, il Genere umano è in diritto di di-

(17) *Cicer. Philip.* 4. §. 6. *Grot. lib.* 2. *cap.* 15. §. 5. *Kurick ad ius anseat. tit.* 3. *art.* 12. *pag. a me* 714. *Galliani dei doveri dei Principi neutrali p.* 426 „ in tale stato era ben naturale, che i Romani non avessero tollerata l' esistenza di quei che noi chiamiamo Armatori, cioè di gente che con privata forza, e di loro cunto, ed a loro talento corrono ad offendere per mare, a rapire, ed insultare il nemico della Nazione, quantunque la maggior forza dei Romani fosse stata la navale, e non la terrestre) come il vulgo crede) e le più gravi guerre a cominciare dalla prima Cartaginese fino alla battaglia di Azio, le avessero deciso sul Mare; Pure non mai di alma forza, che delle navi da guerra si avvalsero, *aborrirono la pirateria a segno*, che neppure la tollerarono gli avversarj, i corsari dei quali non furono da essi creduti degni di usar con loro i termini, ed i riguardi della giusta guerra, ma furono trattati come ladroncelli di mare, e prendendoli usarono di crucifiggerli come malfattori. „

(18) *Augustin. lib.* 4. *de Civ. Dei. Cicer. lib.* 3. *de republica* „ ivi „ cum quidem archipirata adductus esset ad Alexandrum, Rex eum interrogavit: Cur mare infestaret? Cui ille, cur tuo Rex orbem terrarum? Sit quia ego parva navi facio, pirata vocor, tu vero quia magnis classibus diceris Imperator „ *Stracc. de assec. gloss.* 20. *num.* 5. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 28. §. 1. *in fin.*

chiararl a a lui (19): E perciò tutte le Leggi del Mare indistintamente pronunziano la pena di morte contro i Pirati, i quali non avendo il diritto delle armi, non sono che ladri, ed assassini, che non formano un corpo di Stato, nemici di tutte le Nazioni, contro le quali esercitando indistintamente le loro ruberie, tutte le Nazioni sono in diritto di perseguitarli, e di esterminarli senza dichiarazione di guerra (20).

17. Secondo questi principj, siccome i Pirati non hanno legittima facoltà di acquistare, così non possono giammai radicare un diritto di proprietà in ciò che prendono, poichè il diritto delle Genti non gli autorizza ad appropriarsi cosa alcuna in pregiudizio del legittimo Proprietario (21), il quale in tutti i tempi è in diritto di reclamare la sua proprietà dalle mani del Pirata (22).

18. In conseguenza di ciò, parlando secondo i dettami del Gius naturale, se in alcun tempo si possano da qualunque Persona riprendere le prese fatte dai Pirati, queste doverebbero ritornare al loro Proprietario, contro i diritti del quale non ha potuto attentare l' ingiusta usurpazione fatta dal medesimo.

19. Dal rigore di questi principj hanno creduto alcuni Autori di dover recedere in vista del pubblico bene, e per incoraggire la Gente a perseguitare i Pirati, e ritrarre dalle loro mani le ingiuste conquiste; oggetti tutti, che dovendo prevalere al bene particolare di un privato Interessato, e considerata la difficoltà che vi è di fare simili riprese, ha fatto abbracciare l' opinione, che alcuno possa legittimamente acquistare a se stesso ciò che toglie dalle mani del

(19) *Blaekstone cap. 5. n. 3. Stypman. par. 4. cap. 18. n. 81. Peck in authent. navigia Cod de furtis, Stracc. de nav. part. 3. n 29. Cleirac nei Giudizj di Oleron art. 47. Dubreù par. 2. chap. 6.* Vedasi il Voto per la Verità del celebre Giuspubblicista Lampredi nella Causa d' invalidità di presa della nave Teti Toscana spettante ai Sigg. Salucci di Livorno agitato nel Consiglio di Stato di S. M. Catt.

(20) *Stypmann. par. 4. cap. 18. num. 85. Loccen. lib. 3. cap. 2. n. 8 Targa cap. 61. Valin tit. des prises artic. 4. Emerigon chap. 12. sect. 28. §. 4.*

(21) *L. 4. §. 7. ff. de usurp. L. 19. §. 2. Leg. 24 ff. de capt. & postlim. Cleirac pag. 453. n. 5. Grotius lib. 3. cap. 9. §. 16.*

(22) *Loccen. lib. 2. cap. 4. n 4.*

Nemico, e che era in suo potere di fatto, benchè ingiustamente.

20. Questa è altresì l' opinione del *Grozio* (23), di cui rende la seguente ragione: „ In certi Paesi, dic' egli, = le Navi prese dai Pirati restano a quelli che le hanno ri- = prese: Ed in fondo non vi è alcuna ingiustizia a privare = così i Particolari dei loro beni, in considerazione della = pubblica utilità, e soprattutto della gran difficoltà a recu- = perare una cosa perduta in questa maniera. „

21. La disposizione per altro del Gius comune, e quella che è seguitata dalla maggior parte delle Nazioni, si è che anche relativamente alle prese fatte dai Pirati si adottano quelle regole, che sono generalmente in uso per stabilire i diritti dei Proprietarj, e dei loro Assicuratori, allorchè si tratta di riprese fatte dalle mani di qualunque Nemico, nel corso delle 24 ore (24).

22. Sostengono però gli Autori, che se il Pirata vende la propria Nave ad un Terzo, i Derubati dal medesimo, o i loro Assicuratori non hanno alcun diritto di repetere il refacimento dei danni da quella stessa Nave, da cui gli hanno sofferti, perchè essa essendo inanimata, non è complice di alcun delitto, e non ritiene passando in mani terze alcuna ipoteca per quelli del suo primo Proprietario (25).

23. La pirateria è un accidente, che si presume fatale, e per conseguenza gli Assicuratori sono di ragione tenuti a corrispondere del danno, che da questo accidente deriva (26), se pure non provino, come in tutti gli altri casi fatali la colpa, o la negligenza del Capitano, mentre allora sono tenuti soltanto in quella forma che la loro obbligazione prescrive; mentre per natura del Contratto gli Assicuratori non son mai tenuti per quei casi, che sono proceduti dalla colpa del Capitano, o dalla cattiva condotta del medesimo,

(23) *Grot. lib. 3. cap. 9. §. 17. Casareg disc. 24. num. 6. Dabreù par. 2 cap. 6. §. 4.*

(24) *Leg. 44. ff. de aquit. rer. dom. Emerigon chap. 12. sect. 28. §. 5.*

(25) *Stracc. de navib. par. 2. n. 14. Stypmann. par. 4 cap. 9. n. 34 Rocc. de nav. not. 36. Marquard. de mercat. lib. 2. cap. 5. n. 29.*

(26) *L. 3 §. 1. ff. commodat. Valin des assur. art. 26. Stypmann. part. 4 cap 7. num. 311. Rocc. not 41. e 64. Stracc. de commerc. §. 1. qu. 1. n. 135 Targa cap. 61.*

Digitized by Google

per cui o si è incontrato il sinistro, o non si è evitato allorchè poteva evitarsi (27): Ma se il sinistro accade senza alcuna colpa del Capitano, e per mera fatalità, non vi è alcuna questione, che gli Assicuratori son responsabili di tutto.

24. Parlando delle infamità che procedono da ladroneccio, occorre altresì di far menzione di quei furti, che si commettono a danno dei Proprietarj della nave, e del carico, o durante il viaggio, o nel caso di qualche investimento, o naufragio, e i quali riconoscono un' origine tanto antica, quanto vergognosa al Genere umano (28); per il furto che si commette nella Nave, non è questione, che gli Assicuratori non ne sono in alcuna maniera tenuti, secondo la maggior parte delle costituzioni, e delle formule usitate nei Contratti di Sicurtà, perchè il furto non è considerato caso fortuito, presumendosi che avrebbe potuto prevenirsi con la vigilanza; e perciò il Capitano ne è responsabile (29), altrimenti si darebbe luogo a troppi inconvenienti pregiudiciali al Commercio (30): Ma gli Assicuratori sono precisamente tenuti a corrispondere di qualunque furto fatto violentemente dal saccheggio dei Corsari, o Pirati, o in qua-

(27) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 19.

(28) *Galliani dei doveri dei Principi neutrali pag.* 429. Le piraterie dei Popoli del Nord, o sia dei Danesi, e dei loro convicini erano anteriori anche all' arrivo dei Romani nelle Gallie, e nella Gran-Brettagna, e nella Lusitania, nè mai cessarono, perlochè antichissimo è l' inospital trattamento usato su i Lidi dell' Oceano verso i naufragati, e fino ai nostri giorni se n' è conservato qualche residuo. Ho conosciuto un Francese, che si affliggeva di vedere sotto il brillante ministero del Duca di Choiseul abolirsi pian piano il diritto d' *Aubuine*, e quello di *Brisage*, dicendo che si toglievano i più antichi diritti della Monarchia; nè si avvedeva che riflettendosi per poco ai costumi degli antichi Franchi cotesti diritti se erano i più antichi dovevano essere anche i più barbari, e più salvatici. *Vedi Valin des naufrages art.* 26.

(29) *Cuiac. ad L.* 1 *Cod. de loc. & con. furtum non est casus fortuitus. Rocc. not.* 42. *Santerna par.* 4. *n.* 251.

(30) *Valin des avaries art.* 6. *Kuricx ad ius anseat. tit.* 8. *art.* 4. *Rocc. not.* 43. *Pothier n.* 55. „ ivi „ la perte des effets assurès qui artive par le *pillage* qui est fait au cas de naufrage par des Pillards sur le rivage sur le quel le flot les a *jettés*, est une fortune de mer, que les Assureurs doivent sopporter „ *Emerigon chap.* 12. *sect.* 29. e *sect.* 41. §. 9. *Magens par.* 1. §. 63.

lunque maniera violenta che ciò sia fatto da Gente di Mare, o di Terra, viaggio facendo, e nel caso del naufragio, purchè costi legittimamente di questa violenza, senza il concorso della colpa, o della negligenza del Capitano, la quale possa giustamente in qualche forma disobbligare l' Assicuratore.

25. L' *Azuni tom.* 3 *pag.* 290. dopo aver fissato gli stessi principj, dei quali sopra si è parlato, stabilisce anch' esso dietro le autorità da me rilevate, che sebbene siasi sovente confuso il nome di Pirata con quello di Corsaro, vi è però molta differenza tra loro nella condotta, e negli effetti. Non avendo i Pirati legittima facoltà di acquistare ne viene in conseguenza, che non possono giammai radicare un diritto di proprietà in ciò che prendono, poichè il Gius delle Genti non gli autorizza ad appropriarsi cosa alcuna in pregiudizio del legittimo Proprietario, da cui potrà in tutti i tempi richiamarsi la sua proprietà dalle mani dei Pirati: Laonde, dice egli, parlando a norma, e secondo i dettami del Gius naturale, se si può dire che in alcun tempo si possano da qualunque persona riacquistare le prede fatte da un Pirata, queste dovrebbero ritornare al loro Proprietario, contro i diritti del quale non ha potuto attentare l' ingiusta usurpazione del medesimo, citando la *Leg.* 4. §. 7. *ff. de usurp. Leg.* 19. §. 2. *ff. de captiv. Grot. de iur. natur. & gent. lib.* 3. *cap.* 9. §. 16. *Loccen. de iur. maritim. lib.* 2. *cap.* 3. *num.* 4.

26. Da questa massima si è in parte receduto, come ho io stesso superiormente osservato, in vista del pubblico bene; concludendo anch' esso colle mie parole, che anche relativamente a tali prede si adottano generalmente le regole che sono in uso per stabilire i diritti dei Proprietarj dei loro Assicuratori, allorchè si tratta di ripresa fatta dalle mani di qualunque Nemico nel corso di 24 ore, aggiungendo alle autorità superiormente riportate *Valin art.* 10. *tit. des prises, una Sentenza dell' Ammiragliato di Marsilia del* 22. *Ottobre* 1678, *altra del Parlamento d' Aix del Giugno* 1710, *il Casareg. de commerc. disc.* 123. *n.* 22. *Rocc. de nav. & nautis n.* 37. *e n.* 98.

27. Nell' anno 1796 e 1798 si è presentato a me il

caso di reclamare dal Governo Toscano la restituzione di due Bastimenti Genovesi stati depredati dai Turchi, coi quali la Toscana era egualmente in guerra, e trasportati dall' impeto dei venti nel Porto di Livorno. Il sistema tenuto è stato quello di far giudicare dal Giudice Toscano sulla legittimità della preda del Bastimento predatore. E dopo questa Sentenza passata in cosa giudicata per grazia il Bastimento, ed il carico era stato restituito ai Proprietarj, dedotte però tutte le spese fatte.

28. L' *Azuni* nel luogo citato riporta le disposizioni del Regio Editto pel Consolato di Nizza del 15 Luglio 1750 relativamente alle prede, ed ai diritti dei Depredanti, e di altri, che recuperassero dalle mani dei Pirati: Ma è indubitato, che i Corsari Savojardi hanno più di ogni altro, nel corso della guerra, che ha afflitto l' Europa dall' anno 1792 sino a questo giorno, abusato delle Leggi, e dei providi stabilimenti del loro Governo. Nell' anno 1793 specialmente i Corsari esciti dai Porti di Nizza, ed Oneglia fecero più danni al commercio dei Neutrali, e specialmente alla Piazza di Livorno, di quello che non lo facessero gli stessi Nemici. Il Governo di Livorno con Sentenza del 20 Febbraio 1796 dovè condannare per nullità di preda, per difetto di patent, ed altre irregolarità, il Padrone Raffaello Accardo, o sia Cardone, che con Bandiera Savojarda infestava i Mari di Toscana: E oltre la condanna criminale fu obbligato a resarcire i danni ai Depredati in quanto poterono comportare le sue forze, essendo stato venduto il Bastimento all' incanto. Nel Tribunale di Livorno, e negli atti di num. 1642. dell' anno 1795 esiste questo processo, che è esemplare nella materia.

29. Il *Park cap. 3. pag.* 61. parla dell' attacco dei Pirati, che s' intende compreso nei risici di Mare, ancorchè non sia espressamente nominato. E nel successivo *cap.* 4. si diffonde su i diritti di preda, e di ripresa, che possino aver luogo secondo i principj superiormente fissati, e dei quali dovrà parlarsi nel susseguente *Titolo delle Prede*: Notando, che per le Leggi d' Inghilterra il Depredato conserva il gius di postliminio fino a tanto che non sia seguita una formale condanna della preda, riportando molti casi analoghi alla soggetta materia.

Digitized by Google

30. Il *Waskett pag.* 397. premettendo, che il delitto di piraterìa, ruberìa, o depredazione sull' acqua è un' offesa contro la Legge universale della Società, conclude, che dalle Leggi d' Inghilterra è riguardato, e punito come il delitto di alto tradimento, e di fellonia. Definisce in che consista la piraterìa, e riporta le Leggi, che le hanno assegnata la pena. Parlando dei diritti, che possono acquistarsi contro il Pirata, riporta il parere del dotto Lord Mansfield, che sostiene, che in Spagna, Venezia, ed Inghilterra gli effetti ripresi si devolvono al Predatore del Pirata, e non ai Proprietarj; se pure non vi sia un' espressa condanna contro il Pirata; Ma quanto agli Assicuratori non fa mai alcuna differenza se il Nemico, o il Pirata hanno depredato gli effetti assicurati.

31. L' Inghilterra per la maggior libertà della sua navigazione, alla quale è sempre intenta, e rivolge tutte le sue premure, ha concluso molti trattati con altre Nazioni, garantendo respettivamente (31), non solo di non permettere la piraterìa ai propri Sudditi, ma di denegarli l' accesso anche momentaneo in alcun Scalo, Porto, Rada, o altro qualsivoglia Luogo dei loro Stati, non meno che di negarli qualunque assistenza, soccorso, o provvisione; e di punire severamente le persone trovate colpevoli di tal delitto, a esempio degli altri: con far restituire ai Proprietarj tutti gli effetti, che potessero ritrovarsi presi con piraterìa, colla piena refezione di tutti i danni.

32. Questo Autore riporta altresì l' Ordinanza di Francia, la quale stabilisce, che tutte le navi, o effetti dei Francesi, o suoi Alleati riprese dai Pirati, e reclamati nel corso di un anno, e un giorno dall' epoca della dichiarazione, che sarà stata fatta di essi alla Corte dell' Ammiragliità, saranno restituiti ai Proprietarj, mediante il pagamento di un terzo del valore delle navi, o effetti per le spese della ripresa.

33. Gl' Inglesi però nei casi semplici hanno stabilito il valore di questo riscatto nel solo ottavo della stima, e così si è praticato nell' anno 1799 e 1800 sopra diversi effetti

(31) Trattato coll' Olanda dell' anno 1667. Colla Francia dell' anno 1686 e 1713. Colla Danimarca dell' anno 1669. Col Turco dell' anno 1665

recuperati dalle mani di Corsari Francesi. E il Magistrato Consolare di Pisa quando ha dovuto interloquire sopra tali salvaggi (caso ben raro, perchè non è di sua competenza l' esame delle prede) ha anch' esso tenuto questo sistema: Notandosi tra le altre una Sentenza del 24 Marzo 1795 della Causa di avaria di recupero, liquidazione di salvaggio, ed altro tra il Sig. Marchese De Silva incaricato dell' amministrazione del carico venuto coll' Ucchero Cornelio Syvend del Capitano Iacob Segovich di Bandiera Olandese, che nel passaggio da Alicante a Barcellona fu predato da una Fregata Francese, e dipoi ripreso dalla Fregata Inglese il Meleagro.

TITOLO UNDECIMO

Dell' arresto fatto da Amici, o Nemici.

IL fatto del Principe (dice il *Targa*) (1) muovasi per qualsivoglia causa, si enumera fra i casi fatali, e il danno che ne procede si regola come in tutti gli altri casi fortuiti, perchè proviene da forza superiore, ed irreparabile, a guisa degli accidenti forzosi, contro i quali non si può nè contrastare, nè resistere (2), e per quanto sia caso inopinato, e sinistro impensato, non è però insolito; perciò rispetto a quel caso forzoso di Principe, che riguarda la navigazione, lo pongo in quarto luogo dei sinistri marittimi, per i quali sono tenuti gli Assicuratori. Tale ancora è il fatto del Giudice quando iniquamente pronunzia, quando pur ciò seguisse *citra sordes, & nequitiam* (3).

2. Posto questo indubitato principio di ragione, molte particolari Costituzioni hanno specialmente provvisto a questo caso.

3. Le Ordinazioni di Middelburgo al §. 15 dispongono = In caso che alcun Rè, Principe, Potentato, o Signore = prendesse, ritenesse, o arrestasse qualche Nave durante il

(1) *cap.* 66.

(2) *L.* 52. *ff. ad L. aquil. Consolato del Mare cap.* 63. *e* 189. *Gratian. discept.* 186. *n.* 82.

(3) *Targa loc. cit Scace. rubr.* 8. *n.* 37. *Boss. de remiss mercad. n.* 76 *qu.* 10. *Rocc. de assec. not.* 54. *n.* 89.

= suo viaggio nel suo Paese, le Persone che hanno fatto Si-
= curtà sopra tali Navi, come pure i Mercanti che hanno
= caricato mercanzie al suo bordo, e le hanno assicurate,
= ovvero altri per loro, saranno obbligati di ritenere la pos-
= sessione delle Navi così arrestate colle robe valutabili per
= sei mesi prima che possino abbandonarle, vi sia o non
= vi sia apparenza di recuperare la detta Nave; oppure se
= la Nave sia renduta inabile, o inutile a proseguire il de-
= stinato viaggio. „

4. Dovendo i detti sei mesi cominciare dal tempo che ne averanno data notizia, ed intimata la cagione per via di Notaro, o di qualche altra Persona pubblica al maggior numero degli Assicuratori residenti nel Luogo dove fu fatta la Sicurtà; il qual tempo di mezzo anno avrà luogo, quando una tal cattura, detenzione o arresto accada in Europa, o in Barbaria: „ Ma quando venga fatto al di là di questi li-
= miti, le navi, e le mercanzie non possono essere abban-
= donate se non al termine di un anno, cominciando l' an-
= no dopo che ne sarà fatta l' intimazione nella maniera
= anzidetta: Sarà però in libertà dell' Assicurato di prendere
= qualche sicurezza intanto dagli Assicuratori, o con malle-
= vadorie, deposito, o in altro modo secondo l' occasione:
= Ed i Mercanti che hanno caricato robe a bordo di tali
= Bastimenti come sopra, o l' abbiano fatto altri per essi,
= possono caricare tali robe a bordo di qualunque altra Na-
= ve, o Navi dentro i respettivi tempi di sei mesi, o di
= un anno, come si è detto, ad effetto di portarle al Luo-
= go per cui erano destinate; ma se questi non lo fanno,
= possono allora farlo gli Assicuratori: Nel qual caso l' As-
= sicuratore sarà solamente tenuto per le spese, ed in ava-
= ria per il nolo, e danno che tal mercanzia può aver sof-
= ferto durante il tempo dell' arresto; ma in quanto alle
= robe soggette a guastarsi, come vino, frutta, olio, grano,
= ed altre specificate nell' articolo 5, l' Assicurato non sarà
= tenuto di aspettare i detti termini di sei mesi, ma può
= proseguire la sua azione, o causa come stimerà necessa-
= rio: Bisogna però, che la situazione in cui sono le robe
= sia intimata al maggior numero degli Assicuratori, come
= si è detto di sopra. „

5. Nel Regolamento di Rotterdam al cap. 53 viene ordinato: „ In caso che una Nave fosse arrestata da Potenze = superiori, e che per tal ragione, o per altra necessità le = mercanzie si dovessero scaricare, allora l' Assicurato, il = suo Fattore, o il Capitano avranno facoltà di ricaricarle = nuovamente a bordo di altra Nave, o Bastimenti piccoli, = o grandi, ed il rischio resterà ciò non ostante per conto = degli Assicuratori nella maniera medesima, come se le = mercanzie non fossero state scaricate, ed essi faranno = buono all' Assicurato oltre le spese del ricaricamento, e = di qualunque danno da ciò proveniente, o dall' arresto, = tutto l' extra nolo che l' Assicurato sarà obbligato di pa- = gare sopra quello che avrebbe dovuto pagare se la prima = Nave avesse compito il suo viaggio: Dall' altra parte sarà = obbligato l' Assicurato a darne notizia agli Assicuratori, = subito che sarà a sua conoscenza, dimanierachè darà quel- = la sodisfazione in benefizio degli Assicuratori, che i Com- = missarj stimeranno giusta e ragionevole, secondo la na- = tura del caso. „

6. Nelle Leggi marittime di Prussia cap. 6 §. 25 viene espressamente dichiarato: „ In caso che una nave, o ca- = rico sieno arrestati da qualche Potenza forestiera, o che = il Padrone sia costretto a venderli, e così siano impediti = di proseguire il viaggio, o resa la Nave inabile al Mare; = la Parte assicurata, se il ritardo accade in Europa, aspet- = terà sei mesi dal tempo che riceve tale avviso, ed un an- = no intiero se sia in qualche altra parte del Mondo, prima = di lasciare, o cedere all' Assicuratore le robe assicurate, = e di domandarne il pagamento: L' Assicuratore dopo data = la notizia del seguito, vi sia o non vi sia speranza di = recuperare le robe ritenute, ne farà il pagamento dentro = quatiro settimane; e la Parte assicurata sarà obbligata di = dare sufficiente cautela a di lui richiesta. „

= In caso che durante l' arresto, o altro impedimento = le mercanzie possino levarsi dal Bastimento trattenuto, e = portarsi ad un altro che non è arrestato, e così inoltrarsi = al Porto dove devono conseguarsi, gli Assicuratori o loro = Agenti, e non gli Assicurati o Proprietarj debbono ciò = fare per quanto possono, e tutto ad azzardo, e spese di

= detti Assicuratori, e senza danno delle mercanzie assicu-
= rate, intanto deve dare uno all' altro notizia di tale acci-
= dente senza veruna dilazione, e ciò particolarmente ri-
= guardo a quelle robe, le quali non ammettono in verun
= conto, o non convenientemente il termine accordato, ma
» sono più soggette dell' altre a deteriorare, come sarebbe
= grano, vino, frutti e simili, le quali in caso che possino
= prestamente, o senza una considerabile dilazione essere
= rilasciate, e non ostante al proprio Luogo possono ce-
= dersi, e trasferirsi immediatamente dopo la notificazione
= di detti impedimenti, a rischio e disposizione degli Assi-
= curatori: Ed in questo caso non vi è bisogno di aspettare
= i diversi termini specificati nell' articolo precedente. „

8. Parimente dalle Ordinazioni di Amburgo titolo 5 § 4 e seguenti vien disposto: „ Quando una Nave è ritenuta
= da qualche Potenza Sovrana, allora l' Assicuratore sarà
= obbligato a soffrire i giorni di stata con le spese straor-
= dinarie. „ Ed al §. 5: „ Tutti li danni che accadono alla
= nave, o alle mercanzie, da qualunque arresto, o retenzio-
= ne, e che l' Assicuratore deve soffrire, debbono inten-
= dersi di quei casi quando l' arresto è messo per sovrana
= autorità dei Rè, Principi, e Repubbliche, ma non in verun
= modo quando Persone particolari per qualche domanda
= particolare che possino avere sopra i Caricatori proprie-
= tarj, o sopra la Nave, faranno arrestare, o molestare la
= medesima, e le mercanzie dai Magistrati: Nel qual caso
= l' Assicuratore non è responsabile per quello che si refe-
= risce a coloro che diedero occasione all' arresto; ma al-
= trimenti, ed in caso che non vi fosse fondamento veruno,
= nè cagione legittima per farlo, allora l' Assicuratore resta
= obbligato a buonificare lo svantaggio, e la perdita da ciò
= cagionata alla Parte succumbente: E così ancora tutto il
= rimanente dei Proprietarj, e Caricatori interessati in una
= Nave così arrestata, per i quali però non fu fatto l' ar-
= resto, avranno sempre, ed in tutti i casi un diritto alle
= loro domande sopra gli Assicuratori, per le perdite che
= ne hanno sofferte, sia che l' arresto fosse ben fondato,
= o nò. „

9. E nelle Ordinazioni di Svezia al §. 13 viene di-

chiarato, come pure l' Assicuratore deve soffrire la perdita, quando qualche danno è cagionato dall' esser presa la nave, e le mercanzie, o per essere stato fatto un arresto da Potenze, dimodochè il viaggio resti impedito per qualche tempo considerabile. Ed all' articolo 2 §. 3 viene disposto: = Se una nave, o un carico sieno arrestati, o ritenuti da = Ordine Supremo; se questo accade in Europa, ed in uno = dei Luoghi specificati, e se sia incerto se, e in quanto = tempo possa esser rilasciata, o se possa essere rendura = inabile a proseguire il destinato viaggio, l' Assicurato sei = mesi dopo aver giustificato l' affare all' Assicuratore, ha = l' autorità di abbandonare la nave, ed il carico, sebbene = il Processo cominciato sopra di ciò nell' altro Luogo, non = sia ancora portato al termine: Può ancora far questo dentro tal tempo, quando per Decreto autentico di una propria Corte di Giustizia possa provare che la nave, ed il = carico sieno irrecuperabili; ed in ambi i casi può domandare il suo pagamento due mesi dopo: Ma se ciò accade = fuori dei limiti di Europa, il tempo deve esser doppio, = prima che l' Assicurato possa abbandonare la nave, e il = carico; l' Assicurato però è obbligato durante il predetto = tempo usare ogni possibile cura, e diligenza per il rilascio = della nave, e del carico. E finisce: Tutte le spese occorrenti in tali casi dal rilascio, discarico, o vendita delle = dette mercanzie, saranno rifatte dall' Assicuratore, e niente affatto dall' Assicurato. „

10. Le Ordinazioni di Danimarca all' articolo 11 stabiliscono che: „ Una Nave assicurata essendo ritenuta da = Potentati, o Stati per trasporto, o per qualunque altro = caso impedita, o resa incapace di proseguire il suo intier = viaggio, vi sieno, o non vi sieno speranze del suo rilascio, se ne darà per tempo chiara notizia agli Assicuratori: E l' Assicurato quanto più presto tanto meglio farà = disporre con sollecitudine delle mercanzie guastabili, e = conservare le altre, e le più valutabili, giacchè l' Assicurato non può abbandonarle dentro sei mesi se sono in = Europa, e se fuori di Europa in mesi dodici. „

11. Similmente dalle Ordinazioni di Bilboa all' art. 35. viene disposto = Se nave alcuna, o bastimenti assicurati con

= mercanzie, o senza saranno trattenuti, che Dio non vo-
= glia, per ordine di S. M. nei Porti del Regno di Spagna
= prima di cominciare il loro destinato viaggio, sarà giudica-
= to che non possa farsene la cessione, ma piuttosto in tal
= caso la sicurtà deva tenersi come nulla, l' Assicuratore,
= o gli Assicuratori restituendo il premio con lo sconto di
= mezzo per cento = Ed al §. 34 = Qualunque volta che per
= li motivi espressi nel numero precedente accada che l' As-
= sicurato deva aspettare li mesi sei, o un anno come detto
= sopra per la predetta cessione resta dichiarato, ed ordina-
= to che se gli richiede. =

12. Da tre diverse sorgenti può esser cagionato l' arresto di una nave, o di un carico assicurato, per fatto di Principe: La prima è per fatto di guerra, che comprende la rappresaglia, ed anche l' arresto dei neutrali: La seconda è per causa di contrabbando, o violazione di diritti: La terza è per causa di necessità della nave, o del carico per il servizio di quel Sovrano che l' arresta.

13. Ed altra sorgente può avere dependente dal fatto dei particolari per ragioni private sulla nave, o sul carico; quanto è certo, che il più delle volte per il fatto del Principe sono responsabili gli Assicuratori, è altrettanto indubitato, che non sono garanti di quegli arresti, che per colpa, o in odio dell' Assicurato derivano.

14. Nella sua vera, e propria significazione per *arresto* intendesi quell' atto di un Principe amico, che per necessità pubblica, e fuori affatto di guerra arresta qualche nave, o tutte le navi che si trovano in un Porto, o Rada del suo Dominio (4): Intendesi per altro ancora la detenzione che si fa di un vascello in un Porto dopo una dichiarazione di guerra, o dopo pubblicate le rappresaglie fra due Nazioni, sebbene questo secondo sia un accidente, che partecipa molto più della presa, che dell' arresto del Principe, e che secondo le riferite Leggi quasi universali, dà immediatamente luogo all' abbandono agli Assicuratori (5), sebbene la

(4) *Guidon de la mer chap. 7. art. 6. chap. 9 art. 9. e 13.*

(5) Lors que l'arret a été fait apres una declaration de guerre, ou en vertu de lettres de represailles c'est une fortune de mer a la charge des assureurs, e l'assure peut incontinent, quand meme n' auroi

confiscazione non sia pronunziata, e che in seguito la nave, o il carico sieno rilasciati. Passa però questa differenza fra l' arresto, e la presa, che in questa l' oggetto è d' impadronirsi della nave, e del carico, in quella poi non si ha per oggetto di privare i Sudditi di Potenze neutrali della loro proprietà, ma unicamente di prendere gli effetti spettanti al nemico (6).

15. Parlando adunque della prima causa che dà luogo all' arresto, che è quella del fatto di guerra, e della rappresaglia, o è l' arresto esercitato contro gli effetti appartenenti a Sudditi di Nazione in guerra, ed in tal caso è questo un accidente, che resta intieramente a carico degli Assicuratori, o cade sopra effetti appartenenti a neutrali, ed hanno allora luogo le limitazioni dei termini che sopra si è riportato prima che gli Assicuratori sieno nell' assoluto dovere di eseguire il pagamento del sinistro.

16. Imperocchè la differenza appunto che cade fra la guerra, e la rappresaglia è quella che nella prima le armi si muovono addirittura da chi ha la Sovrana Autorità, e il diritto che chiamasi della guerra si estende ad offendere, e molestare il nemico in qualunque maniera col prendere, e ritenere tutto ciò che a quello in qualunque modo appartenga (7).

17. Nella seconda poi, quantunque autorizzata da chi ha la somma potestà del comando, non possono esercitarsi tali atti violenti, che dentro certi limiti, nè estendersi a molestare in qualunque modo le persone, e le cose di un' altra Nazione (8).

pas encore été prononcé faire aux assureurs l' abandon des marchandises assurés, & exiger d'eux la somme assurée.

(6) *Targa cap.* 66. „ Consiste dunque la diversità, che per la corsaria si commette depredazione con appropriarsi il depredato, all'incontro con la forza di Principe si cagiona un trattenimento dannoso, ma però con fine o di restituire la cosa trattenuta, o di pagare il di lei valore „ dimodochè quando pur ciò non segua non manca di essere sinistro di questa specie, e non di rapina di mare, regolandosi ogni cosa secondo il fine per il quale si opera almeno apparentemente. „

(7) *Grot. de iur. bell. & pac. lib.* 3. *cap.* 4. §. 4. *n.* 2. *Puffendorf de iur. nat. & gent. libr.* 8. *cap.* 6. §. 7. *Heinecc. elem. iur. natur. & gent. lib.* 1. *cap.* 8. §. 218. *Binkersoek qu. iur. pub. par.* 1. *cap.* 1.

(8) *Grot. de iur. bell. & pac. lib.* 3. *cap.* 2. *num.* 2. *e* 7. *Puffendorf de iur.*

18. E' però vero, che per questa dependenza la causa più ovvia degli arresti è quella che lo stesso diritto che dicesi della guerra accorda ai Belligeranti, per impedire cioè agli altri che non sono in guerra di aiutare, e rendere di miglior condizione in qualunque modo il nemico, e così impedire il trasporto, e l' ingresso delle cose a lui indirizzate da altri Popoli neutrali, ed amici.

19. E per quanto, conforme altrove si è riferito (9), distinguono i Giuspubblicisti su quali effetti di neutrali per diritto di guerra possa acquistarsi il dominio, e su quale legittimamente non si possa acquistare, nè ritenere (10), è però in oggi pur troppo conosciuto, e stabilito dall' uso, che in forza di questo diritto (11) si arresta, si trattiene, e il più delle volte si condanna tutto quello che o di fatto passava al nemico, o che si è sospetto che in qualunque maniera possa al medesimo, o appartenere, o essere diretto; e nella guerra del 1778 pur troppo tutte le Nazioni, e quelli che hanno esercitato il Commercio di Assicurazione hanno dovuto farne le più dolorose esperienze.

20. In qualunque di questi casi è indubitato che gli Assicuratori son tenuti al sinistro, e questa loro obbligazione non viene punto diminuita dalla speranza della liberazione, o del rilascio, perchè per quanto l' arresto della nave, e la retenzione delle merci non possa dirsi un sinistro certo, ed un' assoluta irreclamabile depredazione, attesa la speranza del recupero: tuttavolta se la nave per qualunque caso, ed arresto di qualunque Principe non può arrivare al destinato Porto, per disposizione particolare che ha luogo in questo contratto, dicesi seguito il sinistro, e commessa la stipulazione (12).

nat. & gent. lib. 8. cap. 6. §. 16. & de offic. hom. & civ. lib. 2. cap. 16. n. 10.

(9) *Binkersoek qu. iur. publ. par. 1. cap. 11. in princ. & vers. quod in certibus, Selden. de mar. clausul. libr. 2. cap. 20. Hert. ad Puffendorf de iur. nat. & gent. lib. 8. cap. 6. §. 8. Heinecc. opus. var. de nav. ob mer. vetit. com. §. 6. & seq.*

(10) *tom. 1. par. 3. tit. 3 e 4.*

(11) *Grot. de iur. bell. & pac. libr. 2. cap. 1 § 3. Marquard. de iur. mercat. lib. 1. cap. 16. num. 24. Heinecc. opusc. var. exerc. 8. §. 8. e 9.*

(12) *Alexan. alla L. a Titio ita stipulatus §. 3. ff. de verb. oblig. Loccen. de iur. marit. lib. 2. tit. 2 cap 5. §. 9. Santern. de assec. par. 3. num. 53.*

21. Fu dispurato acerrimamente questo articolo in occasione che la Squadra Francese passò nel 1741 sotto Tunis, ed ivi indistintamente fermando bastimenti di qualunque Nazione con i loro effetti, che erano diretti a quel Porto, arrestò fra questi diverse navi spedite da Livorno, i Caricatori delle quali pretesero dagli Assicuratori, ed ottennero il pagamento del sinistro con Sentenza dei Consoli del Mare di Pisa del 23 Agosto 1742 a relazione del fu Segretario *Piombanti* (13), e confermata dalla Rota Fiorentina sotto dì 11 Settembre 1744 a relazione dell' Auditor *Giuseppe Bizzarrini*. E lo stesso fu modernamente deciso dalla Rota di Genova sotto dì 12 Luglio 1783 a relazione del Sig. Auditore *Conte Roberto Ondedei* (14).

22. Questa regola però si limita a favore degli Assicuratori, allorchè l' arresto, e la rappresaglia sia unicamente referibile alla stessa persona dell' Assicurato, talchè qualunque sia l' esito che ne segua, non possa considerarsi che come un sinistro occorso in odio dell' Assicurato, nel qual caso non sono tenuti gli Assicuratori (15), lo che per altro è ben raro che possa aver luogo, perchè in questo caso non si considera la colpa che possa avere una persona come parte di una Nazione, ma nella sua particolar qualità di Contraente. Ed è certissimo, che il Gius civile, che non ha per soggetto il diritto delle Nazioni, ma quello delle singolari per-

Stypmann. part. 4. cap. 3 num. 324. Kurick diatr. de assec. pag 835 n. 12 Pothier des assur. n. 56. Emerigon ch. 12. sect. 19. 20. e 30. §. 3. Rot. Rom. av. Priolo dec. 470. e nelle recen. par. 16. dec. 470 n. 2. e par. 17. dec. 400. n. 4. e 6. dopo il Balduec. tit. de assec. dec. 4. n. 9. dec. 9. num. 22. e la Rot. Fior. presso il Conti dec. 64. n. 7.

(13) *La Decisione trovasi nel Tesor. Ombros. tom. 7. dec. 36. Liburnen. Assecurationis 23. Augusti 1742 coram Piombanti.*

(14) *Ianuen Assecurationis 12. Luglio 1783.* „ ivi „ se la nave in alto mare viene arrestata da qualunque armatore, porti pure egli le insegne di Principe nemico, o amico, e sia costretta a proseguire il cammino non dove era indirizzata, ma verso quella parte ove il potere del predatore la guida, manca sicuramente in tal caso la condizione, e si fa luogo alla stipulazione del pagamento. „

(15) *Bald. in L. cum proponas C. de naut. fœn. Rocc. not. de assecur. 23. n. 70. Marquard. de iur. mercat. libr. 2. cap. 13. n. 36. Rocca disp. select. 97. n. 1. in fin. Santern. de assec. part. 4. n. 17. e 42. Altimar. de nullitat. contract. rubr. 1. qu. 27. n. 48.*

sone, non riguarda per determinare quest' odio, rispetto ai particolari Contratti, la colpa estrinseca di una Nazione, o di un Popolo, ma solo il fatto, e la colpa individua, e singolare, e propria dei respettivi Contraenti, e non vi essendo questo fatto, o questa colpa propria non ne inferisce mai l' odio (16).

23. E ciò senza alcuna controversia è certo procedere, rispetto ai Contratti di Assicurazione nei quali non si riguarda per la determinazione dell' odio altro che la colpa propria, e personale dell' Assicurato, e neppure la semplice colpa, ma la colpa fraudolenta, e preordinata al caso sinistro (17). E' fuori affatto di questione, nei termini di quelle Scritte di sicurtà, ove espressamente è convenuto il caso degli arresti degli amici, e nemici, come è nella maggior parte (18) di quelle che sono attualmente in uso nel Commercio.

24. Dell' altra causa di arresto che dipende dal contrabbando assoluto, o da quello che è tale per ragione di tempo, o per Legge particolare si è diffusamente parlato nei luoghi convenienti, concludendo che gli Assicuratori non sono assolutamente tenuti per il dolo dell' Assicurato, nè per il contrabbando commesso dal Maestro della nave, da cui ne seguisse l' arresto, e confiscazione delle merci (19).

25. Nella stessa categoria si pone l' arresto causato da mancanza di reverenza, e d' ossequio nell' incontro di navi, che secondo le Leggi del Mare, o i Trattati politici abbiano un assoluto diritto di esigere questa reverenza (20), o

(16) Elegantemente il *Testo nella L. in his rebus 66. ff. solut. matrim.* „ ivi „ quod res dotales in ea seditione qua Græcus occisus erat, periissent, ait, quia Græci culpa ea seditio facta esset præstari oportere: ibique *Bart. & Bald.* §. *nam si*; si vero non contemplatione rei quia sic fecisset cuicumque, ut in depredationibus tunc esset casus fortuitus „ *Alex. cons. 105.* §. 14.

(17) Ottimamente *De Luc. de empt. & vend. disc. 6. n. 6. Casareg. disc. 1 n. 115. Santern. de assec. p. 4. n. 42.*

(18) *Stracc. de assec. gloss. 20. n. 2. Cepparell. resol fiscal. 153 n. 9. in fin. Rota Fior. nel Tesoro Ombros. tom. 6. dec. 36. n. 26.*

(19) *Strich vol. 8. disp. 27. cap. 4. in fin. Scacc. de commerc.* §. 1. *qu. 1. n. 1. Giurba observ. 73. Mastrill. dec. 184. n. 89. Rota Fior. nel Tes. Ombr. tom. 6. dec. 36. n. 27.*

(20) *Binkersoek de dom. maris cap.*

per quelle mancanze che si commettono dalle navi, secondo le Leggi del Mare: E perciò le conseguenze di simili colpe non sono a carico degli Assicuratori, che nel caso che essi devano rispondere della mancanza del Capitano, e per quello che non può repetersi dal medesimo.

26. Parlando di queste cause di arresto, scrive il *Magens* (21) = Che gli Assicuratori sono tenuti a tutti li danni, e spese provenienti da qualunque arresto, detenzione, = e rappresaglia, eccettuando quando possa provarsi che l' Assicurato occultò appostatamente ad essi delle circostanze le = quali sapeva che avrebbero esposto la nave a tali accidenti, e perciò non volle manifestarle per evitare di dare un = maggior premio. =

27. Ma qualunque mercanzia di contrabbando sia stata caricata clandestinamente dagli altri senza saputa dell' Assicurato, non può in maniera veruna pregiudicare alla sua Sicurtà, se non in caso che l' Assicurato stipulasse con la clausula *franchi d'arresto* (22), e questa opinione è conforme alla disposizione di ragione sulla soggetta materia che l' Assicurato non abbia difetto nel suo particolare Contratto, e che in caso di guerra, se ha stipulato la neutralità della sua persona, e della nave, questa si verifichi, perchè ancorchè segua l' arresto della nave per causa di mercanzie spettanti a Sudditi di Potenze belligeranti, e soggette a qualunque contrabbando la Sicurtà sia valida, ed il caso riguardi

§. *pag.* 39. *Strich vol.* 8. *disp.* 27. *cap.* 2. *n* 11. *Dubreù par.* 2. *cap.* 2. §. 1. *Lampredi nel Voto citato* §. 109.

(21) *Saggio sopra le Sicurtà part.* 1 §. 62.

(22) Nota lo stesso Autore, che nella guerra del 1767 in Londra raramente si faceva alcuna dichiarazione, se non che l' interesse dell' Assicurato era di proprietà, e non di mercanzie di contrabbando. Pure la varietà delle circostanze, le quali accaddero, non sarà così facilmente dimenticata, mentre appena pochissime delle navi generali poterono passare libere senza grandi spese, ed allega il *cas.* 27. *della par.* 2. *ed il cas.* 33. *lett. S*; l' istessa reflessione si può fare in ordine alla guerra del 1779, per cui fu così grande l' arresto dei bastimenti neutrali, che tutto il Commercio risentì le più dispiacevoli conseguenze, e vegliano tuttora in Spagna dispendiosi processi per la liberazione di navi Svedesi, Venete, e Toscane detenute fino dai principi di detta guerra. »

unicamente gli Assicuratori (23), non essendo il particolare Assicurato tenuto a rispondere di un fatto in cui non ha parte, che non è a sua notizia, e che perciò non è in alcuna maniera compreso nell' obbligazione che egli assume con i suoi Assicuratori di mantenerli esattamente il risico, tale quale l' ha dichiarato nel Contratto (24), se però l' arresto procedesse da causa cognita all' Assicurato, il quale avesse spacciato la sua persona per neutrale, e tale non fosse (25), o avesse dichiarate le mercanzie non soggette a contrabbando, mentre di fatto lo fossero (26), o finalmente avesse simulato il destino delle medesime (27): Mentre in tutti questi casi l' Assicuratore sarebbe dispensato dal pagare il sinistro dell' arresto, come derivato da colpa dell' Assicurato, e da causa non compresa nella sua obbligazione.

28. L' altra pur troppo frequente causa di arresto per dependenza di fatto di Principe è quando una nave, o per se stessa, o per ragione del suo carico è trattenuta, e condotta in un Porto, perchè il Principe ha necessità di prevalersi di essa, o del suo carico a proprio vantaggio.

29. Infinite sono le questioni che fanno i Giuspublicisti, ed i Legali su questa specie di arresto, delle quali anderemo unicamente motivando le principali, e quelle che hanno un' intima relazione colla materia di cui si tratta. Sostengono gli Autori, che nei casi di necessità di viveri, o di vetture per un' armata, siavi diritto nascente soltanto *dalla necessità* di provvedersene dai neutrali, ed in caso di rifiuto di astringerli con la forza (28). Per quanto secondo i

(23) *Binkersoek qu. iur. priv. lib.* 4. *cap.* 5. §. *Senatus*, *Bohemer. exerc. iur. ad Pand. exerc.* 49. *cap.* 3. §. 8. *Santern de assec. par.* 3. *num.* 68. *Rot. in nuperr. dec.* 205. *n.* 43. *tom.* 5. *in una Anconitana Assecuration. del* 15. *Marzo* 1768. *av. Riminaldi* §. *ultim. ed in una Anconitana Assecurationis del* 28 *Aprile* 1766. *av Azpurù* §. 6.

(24) *Bald. in Leg. periculi pretium n.* 3. *ff. de naut. fæn. Rocc. de assecur. notab.* 10. *n.* 27. *Casareg. de commerc disc.* 64. *n.* 4.

(25) *Santern. de assec. par.* 5. *n.* 11 *Stracc. gloss.* 5. *in fin. Loccen. de iur. marit cap.* 3. § 7.

(26) *Binkersoek qu. iur. priv. lib.* 4. *cap.* 5. § *Midloburg Rot. Rom. in nuperr. dec.* 192. *n.* 5 *e* 6. *tom.* 5. *p.* 1.

(27) *Anconitana Assecuration.* 20. *Aprile* 1766. *av. Azzueni* §. 7 *& seq.*

(28) *Wolf* §. 1098. *Enric. Coccei de iur. bell. in amicos tom* 2. *exerc* 97. *n* 11. *Grot. de iur. bell. & pac. lib.* 2.

più savi principj di questo diritto chi se ne prevale per *necessità* è tenuto all' emenda di ogni danno, tuttavolta gli Assicuratori sono responsabili delle conseguenze di quest' arresto, che allorquando ha continuato per tre giorni, dà luogo all' Assicurato di farne l' abbandono, e si considera come un vero caso di siniatro (29), conforme fu stabilito nell' allegata causa dell' arresto delle navi dirette a Tunis nella Rota Fiorentina sotto dì 11. Settembre 1744. a relazione del fu Sig. Auditor Bizzarrini §. 54. = ivi = Un' altra notizia = devesi necessariamente supporre negli Assicuratori, ed è, = che ogni volta che la nave, e mercanzia non giunga al = luogo del suo destino, ma per lo spazio di tre giorni sia = fortunatamente trattenuta, e resti in potere altrui, dicesi = avvenuto il caso della commessa stipulazione quanto al si- = nistro, e gli Assicuratori sono tenuti al pagamento per es- = ser questo lo stile comunemente praticato dai Mercanti = e più recentemente in una *Liburnen. Assecuration. del* 25 *Febbr.* 1780 *av. il Sig. Audit. Morelli* = Se la merce non = sarà potuta giungere entro il termine convenuto per causa = *d' ingiusto arresto* sia luogo alla refezione del danno, = dovendosi reputare per accaduto il sinistro ogni volta che = la nave abbia sofferto l' arresto più *lungo di tre giorni* = E la Rota di Genova in una *Ianuen. Assecurat. del* 12 *Luglio* 1783 *av. Ondedei* §. 13 = Il semplice arresto di una = nave fu sempre mai reputato un sinistro in qualunque gui- = sa, e per fatto di qualsivoglia Corsaro sia lo stesso se- = guito. =

30. Su questo oggetto distinguono i Dottori il caso dell' arresto della nave per servirsi di essa direttamente, dall' altro che ha progettato di prevalersi delle mercanzie del carico.

31. Parlando della nave è un antico principio di ragione che i Proprietari delle navi sieno obbligati di somministrare i loro bastimenti per il trasporto dei grani, e per le

cap. 2. Puffendorf de iur. bell. & pac. lib. 3. cap. 1. Wattel lib. 2 cap 9 Galliani dei doveri dei Principi neutrali cap. 8. § 2.

(29) *Targa cap. 61. in fin. Roce. de assec. not. 62. Casar. de commer. disc. 1. n. 103. Stypmann. par 4. cap. 7. n. 322. e la Rota Fior. nel Tesoro Ombr. tom. 9. dec. 40. §. fin.*

altre pubbliche necessità (30); e questo diritto si estende altresì a potersi prevalere dei bastimenti stranieri che si trovano in un Porto senza che resti leso il diritto delle genti per le autorità che si è superiormente riportato.

31. Questa è altresì la pratica generale di Europa (31), essendo per altro prevalso altresì l' uso di pagare a tali bastimenti quel nolo conveniente, che nelle circostanze in cui servono, potrebbero altronde lucrare (32), lo che è conforme alla giustizia, all' equità, ed a quei principj di cui tanto si pregia il Secolo illuminato. La questione però fra i Dottori è sul punto, se in caso di sinistro, o di arresto, questa perdita sia a carico del Principe, che col *diritto di necessità* si prevale delle cose altrui, o sivvero ceda a danno dei Proprietarj (33): Ma simile questione si scioglie col verificare le circostanze che accompagnano il Contratto che fa il Principe che noleggia dette navi: Se il noleggio è tale che includa anche il premio che pagar devono i Particolari per simili azzardose Sicurtà, è indubitato che devono eglino pensare ad assicurarle, e ciò non facendo s' intende aver eglino voluto correre tal risico; ma quando il nolo non corrisponde al pericolo, è cosa ovvia che il Noleggiatore assume egli tal risico, e si rende Assicuratore al Proprietario (34).

33. Occorre frequentemente che tali navi allorchè si trovano in Porto straniero sono assicurate per conto dei loro Proprietarj; quindi all' effetto di conoscere ciò che sia di ragione in ordine a simili sicurtà comunemente si osserva, che se la nave assicurata è presa, ed arrestata per servizio di un Principe avanti che il rischio sia cominciato, le Sicurtà sopra il corpo, e attrazzi saranno di niun valore, e l' Assicuratore deve restituire il premio: Lo che facilmente può aver luogo nelle Sicurtà fatte a viaggio, le quali, conforme si è

(30) *Leg* 1. *Cod. de nav. non excus.* „ cum omnes in commune si necessitas exegerit convenit utilitatibus publicis obedire „ e *Leg.* 18. §. 11 *ff. de muner. & honor.*

(31) *Marquard. lib.* 2. *cap.* 5. §. 38. *Wiquefort lib.* 1. *cap.* 9 §. 121 *Emerigon chap.* 12. *sect.* 32.

(32) *Wattel loc. cit. Peres Corv. & Pech. int. tit. C. de nav. excus.*

(33) *Pech. & Peres sopra il tit. del C. de nav. non excus. Luca de Penna in C. eod. Marquard. lib.* 2. *cap.* 5. n. 46. *Kurick qu* 28. *pag. a me* 887.

(34) *Emerigon ch* 12. *sect.* 32. §. 2.

altrove avvertito, non corrono che a tenore del respettivo Contratto. Per la stessa ragione gli Assicuratori non sono tenuti alle perdite, e danni che possono arrivare alla Nave, nè alle spese che occorre fare per la medesima (35): Ma se la Nave è arrestata per servizio pubblico, allorchè il risico per gli Assicuratori è cominciato, le Sicurtà rimangono nel loro pieno vigore, perchè la cosa non essendo più intiera, gli Assicuratori a tenore del loro Contratto son tenuti all' arresto del Principe, ed al forzoso cambiamento di rotta, e di viaggio, ed in conseguenza sono tenuti a tutte le perdite, danni e spese, che in qualunque forma occorrino per questa dependenza: E se il Principe che arresta, si obbliga di pagare la perdita, e i danni, ciò và in sgravio degli Assicuratori, i quali non potendo recusare la renunzia d' incetta che vien loro fatta su tali casi, acquistano per conseguenza un assoluto diritto a ciò che viene assegnato per refezione di danno da chi ha dato causa al medesimo (36).

34. Si osserva parimente a questo proposito, che se la Nave è arrestata per servire all' uso pubblico, prima che abbia ricevuto il suo carico, le Sicurtà sopra mercanzie che formavano il detto carico, per l' identità di ragione sopra accennata restano nulle, e di niun valore (37), perchè mutato il soggetto primo, che il risico abbia avuto principio, il Contratto si scioglie per mancanza di consenso. Ma ugualmente che nel precedente caso relativo alla Nave; se la Nave sarà arrestata dopo che le mercanzie vi saranno state caricate, le Sicurtà avranno il loro pieno valore, atteso l' esser cominciato il risico, il quale sulle mercanzie, a differenza della Nave, comincia dal momento che sono portate a bordo: Ed in tal caso, se l' Assicurato ritirerà la sua mercanzia a terra per disporne a suo piacimento, il rischio sarà terminato, ma gli Assicuratori avranno però guadagnato l' intiero premio, conforme si è altrove avvertito (38); ed è altresì in facoltà dell' Assicurato di ricaricare le

(35) *Marquar. lib.* 2. *cap.* 13. *n.* 63. „ Si in ipso Portu priusquam navis solvit eam detineat Rex, assecurans tenetur reddere præmium, nisi aliter conventum. „

(36) *Marquard. loc. cit.*

(37) *Rocc. de assec. not.* 56.

(38) *tom.* 1. *tit. quando cominci, e quando finisca il risico.*

stesse mercanzie sopra altro Bastimento per condurle al suo destino a tutte spese, e risico del medesimi Assicuratori, lo che parimente fu al suo luogo esaminato, rispondendo eglino del forzato cambiamento della Nave (39).

35. Qualunque però sia la disposizione che l' Assicurato prende, deve notificarla più sollecitamente che a lui sia permesso agli Assicuratori, con dichiarare la Nave che avrà surrogata alla prima; ma se l' arresto succede durante il viaggio, basta che l' Assicurato, o chi per esso agiscano come crederanno per il meglio, e da buon Padre di famiglia per la surrogazione della Nave, riservandosi di darne avviso agli Assicuratori, allorchè ciò sia possibile: Ma anche in caso di arresto gli Assicuratori non corrispondono dei danni, diminuzioni e perdite, che arrivano per il vizio proprio della cosa, senza il concorso diretto e immediato di una forza maggiore, conforme altrove si è fissato (40).

36. Finalmente se, come può benissimo accadere, si arresta la nave, ed il carico all' unico oggetto di togliere alla medesima il Capitano per il pubblico servizio, ciò segua avanti il principio del viaggio, o durante il medesimo; questo fatto non può, nè deve apportare alcuna variazione al Contratto, ancorchè fosse questo mancante della clausula *o chi per esso*, perchè dependendo da forza maggiore, non altera punto i termini del medesimo; ed in tal caso gli Assicuratori corrono il rischio della Nave, che sarà comandata da qualunque altro Capitano (41).

37. Parlando poi delle mercanzie, che col diritto di necessità sono arrestate da un Principe per il pubblico bisogno, e per cui secondo tutte le riportate Costituzioni particolari compete all' Assicurato il diritto di farne l' abbandono agli Assicuratori, riguardando l' arresto come caso di vero sinistro. Questa azione non vien punto alterata dal pagamento che l' Arrestante faccia del valore delle medesime

(39) *Valin des assur. art* 52 *Pothier n.* 6. *vedi tom.* 1. *tit. della mutazione della nave.*

(40) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 30. *Valin des assur. artic.* 29. *e* 50. *Pothier num* 57.

(41) *Guidon de la mer chap.* 9. *art.* 3. *Valin des assur. art.* 52. *Pothier n.* 60. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 33. §. 3.

mercanzie, il quale, come si è avvertito parlando della Nave, và al vantaggio degli Assicuratori dietro il pagamento della perdita, ed in forza della renunzia d' incetta (42): Ma se questa renunzia non è stata fatta, o dentro i tre giorni dell' arresto l' Arrestante ha pagato l' intiero prezzo della nave, e della mercanzia, secondo la valuta che il carico avrebbe avuto al Luogo per dove era destinato; gli Assicurati non essendo allora in danno, non hanno nulla che repetere dagli Assicuratori: Se però il prezzo è inferiore al giusto, o a quello che poteva ricavarsene al Luogo del destino, o a quello che è stato di fatto valutato, allora questa diminuzione và a carico degli Assicuratori come conseguenza di questo arresto, di cui sono eglino responsabili per legge del Contratto medesimo (43).

38. Nella guerra del 1778, tanto Maone, che altri Luoghi ove mancavano i viveri, tenevano in Mare dei Corsari per costringere i Bastimenti a portare quei generi di cui abbisognavano: Ma indipendentemente da questi fatti di guerra, dove non cadeva davvero questione sul prezzo, che era esuberantemente pagato, riporta l' *Emerigon* (44) il caso accaduto al Capitano Stefano Bojer della Tartana la Vergine delle Grazie con un carico grano essendo destinata per Marsilia rilasciò per ragion di tempo a Cipro. Il carico fu reclamato come necessario ai bisogni del Paese, e da quel Console Francese fu ordinato al Capitano di non partire, e discaricare il grano per evitare di esservi forzato, perchè trovandosi il Paese in carestìa, il Governo intendeva trattarne la compra: In conseguenza di quest' ordine il grano fu discaricato, e pagato al Capitano. I Proprietarj del carico ne fecero la renunzia d' incetta agli Assicuratori, e ne domandarono il pagamento. Il Tribunale dell' Ammiraglità con Sentenza del 17 Settembre 1766, condannò gli Assicuratori a pagare le somme assicurate: Ma il Parlamento di Aix con Decreto del primo Aprile 1778, credè di dover riformare

(42) *Casareg. disc.* 1. *n.* 46. *e* 103. *Rocc. not.* 54. *e* 55. *De Luc. disc.* 106 *n.* 11. *Guidon de la mer chap* 7. *art.* 6 *Valin des assur. art.* 49. *Pothier n.* 57.

(43) *Pothier d. n.* 57. *Rocc. not.* 60 *Rota di Genova dec.* 62.

(44) *chap.* 33. §. 2.

questa Sentenza. In tale occasione fu fissata la proposizione, al dire dell' *Emerigon*, che *quando non vi è lesione nella vendita forzata degli effetti arrestati da un Principe amico, non vi può aver luogo in alcuna forma l' abbandono, nè vi è alcuna altra azione contro gli Assicuratori.*

39. Tutta adunque la questione che può aver luogo in simili casi è quella della giusta valutazione delle mercanzie così arrestate, o sia la fissazione del giusto prezzo delle medesime. Sembra però che deva dirsi bastantemente sodisfatto l' Assicurato, se gli è pagato la valuta del carico sul piede del prezzo che ne avrebbe riportato, se effettivamente fosse arrivato al Luogo del suo destino; e che non possa pretendere cosa alcuna dagli Assicuratori, se egli ricava il primo costo della sua mercanzia, dovendo imputare nell' aumento che avrebbe potuto ricavare al Luogo del destino, nel nolo, e nelle maggiori spese che per colà condurlo avrebbe dovuto fare; non dovendosi avere alcun riguardo in simili casi al profitto sperato, che non è caduto in contrattazione, e che non forma massa di risico per gli Assicuratori, ma solamente al vero costo. E tale è la puntualissima dottrina del *Targa*, ricevuta per regola da tutti i Dottori „ perchè = in materia di Assicurazione si ha riguardo al puro danno, = e non all' utile che si perde. „

40. Osserva altresì a questo proposito l' *Emerigon*, che nella contingenza di simil caso, se di fatto l' Assicurato è leso nella vendita delle sue mercanzie, nè può repetere il danno dagli Assicuratori, ancorchè questi abbia stabilito il Contratto con il patto espresso di essere *franchi di avaria*, perchè in tal caso si tratta di una indennizzazione, che oltre all' esser dovuta come conseguenza di un caso fortuito a carico degli Assicurarori, è altresì di una natura affatto differente dall' altra propriamente detta avaria (45).

41. Altra occasione di arresto è parimente quella che depende dal fatto privato di un Creditore particolare della nave, e del carico, il quale impedisca in qualsivoglia modo che la nave, o il carico procedano al suo destino.

(45) *Emerigon ch.* 12. *sect.* 32 *in fin.*

42. E' indubitato, che se l' arresto procede da un fatto di un particolare Creditore dell' Assicurato, le conseguenze di questo arresto non possono essere a carico degli Assicuratori, per la ragione mille volte repetuta, che nè la giustizia, nè l' equità permettono di ripeter da altri quel danno, a cui si dà causa dallo stesso Dannificato (46). Questa è la disposizione del Gius comune, secondo la quale è regola costante, che tutto ciò a cui dà luogo la colpa dell' Assicurato, non è mai imputato a carico dell' Assicuratore, prescrivendolo litteralmente la *Legge Cum proponas Cod. de naut. fœn.* la quale parlando del caso che un Debitore di Cambio marittimo abbia caricato mercanzie di contrabbando, e che per questa ragione sono state confiscate, decide che il Datore del denaro non è tenuto a soffrire la perdita come procedente non da un caso fortuito, ma puramente dal fatto, e dall' estrema imprudenza del Debitore (47); poichè la natura del Contratto obbliga gli Assicuratori a incaricarsi di tutti i pericoli che nascono da fortuna di Mare, e da casi fortuiti, vale a dire che hanno una procedenza da forza maggiore, ma non da casi di Terra, che non sono assolutamente a loro carico (48); come non lo sono parimente di quelli in cui concorra la colpa, o la fraude dell' Assicurato (49).

43. Ed in questi precisi termini adottando questa distinzione, dispone l' Ordinanza di Amburgo titolo 5 §. 5 = ivi = Tutti i danni, tanto alle navi, quanto alle mercan= zie, i quali vengono prodotti dagli ordini, o arresti, sono

(46) *Wedderkoop introduct. in ius naut. lib.* 3. *tit.* 7. *de assecur. naut.* §. 87. „ivi„ quoties demum ob ipsius debitum, merces assecuratæ a privato quodam iusto detineantur arresto, damna inde emergentia facto culpæve Assecurati imputanda, ideoque ob iisdem immunem esse Assecuratorem non est quod dubitemus.„

(47) *Valin lib.* 3. *tit.* 5. *art.* 12.

(48) *Cleirac contract. marit. chap* 5 *art.* 1. *Stypman. par.* 4. *cap.* 7. *pag.* 2*me* 457. *Kurick distr. de assecur. pag.* 830. *Loccen p.* 879. *& seq. Targa cap.* 61. *Rocc. not.* 64. *Valin des assur. p.* 3.

(49) *Loccen. lib.* 2 *cap.* 5. *num* 3. *Stypmann par.* 4. *cap.* 7. *n.* 316. *Santerna de assec. par.* 4. *n.* 28. *Rocc. de assec. not.* 22. *Marquar. lib.* 2 *cap.* 13 *n.* 36. *Rocc. de nav. not.* 51. *Casareg. disc.* 1. *n.* 115 *Stracc. de assec. gloss.* 10. *n.* 2. *Christin. dec. Belgic tit.* 33. *dec.* 47. *n.* 5. *vol.* 3. *Mastril. dec.* 284 *num.* 58.

= carico dell' Assicuratore, quando l' ordine, o arresto pro-
= cede dall' autorità suprema dei Rè, Principi, o Repub-
= bliche, ma quando i Particolari, o private Persone per
= qualche domanda particolare, la quale possino avere sopra
= i Caricatori proprietarj, o Nave, faranno sì che la nave,
= o la mercanzia sia sequestrata, e molestata dal Tribunale:
= in questo caso l' Assicuratore non è responsabile relativa-
= mente a quelli Assicurati che diedero causa al sequestro;
= ma altrimenti, ed in caso che non vi fosse ragione, nè
= motivo legittimo per il sequestro, allora l' Assicurato re-
= sta sottoposto a buonificare il pregiudizio, e perdita ca-
gionata dal suddetto sequestro all' Assicurato perdente. „
E nei medesimi termini parlano le Ordinanze di Prussia, e di Svezia.

44. Se però procede il danno senza colpa del particolare Assicurato, e l' arresto è ingiusto, e illegittimo, cagionato da un Terzo senza ragione, benchè convalidato da una Sentenza di Giudice, gli Assicuratori sono tenuti al pagamento del sinistro, mentre la loro obbligazione comprende la responsabilità a qualunque ingiustizia, o ingiusta Sentenza del Giudice (50), come sono egualmente tenuti a corrispondere del sinistro accaduto in odio particolare dell' Assicurato, ma senza il di lui dolo, e senza la di lui vera colpa (51).

45. Fu agitata una tale questione con molto strepito, prima nel Tribunale di Livorno, e quindi presso la Rota Fiorentina fra il Sig. Salomon Aghib, ed i Signori Assicuratori di Livorno. Aveva il primo somministrata una rispettabile somma a Cambio marittimo al Capitano Niccolò Co-

(50) *De Hevia de commerc. naval. cap.* 14. *num.* 27. *Targa cap.* 56. §. 2 *Rocca de assec. not.* 54. *Straec. de assec gloss.* 10. *Santern. de assec. part.* 4. *n.* 20. 35. *e* 36.

(51) *Santern. de assec. par.* 4. *num.* 36. *e molti seg. Enrico Coccei disp.* 86 „ ivi „ Assecurator præstat periculum rerum, quæ in itinere per iniuriam Iudicis ablatæ, vel publicatæ, vel illegitimo arresto detentæ sint „ *Scacc. de commerc.* § 1. *qu.* 1. *n.* 135 *Werloff. de instrum. assec. glosa.* 20 *n.* 2. *Cepparell. resol. fisc.* 53. *n.* 9. *e* 10. *il Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa nella Liburnen. Assecurationis* 23 *Agosto* 1742. *av. Piombanti* §. *il che senza alcuna controversia ec Tesoro Ombros. tom.* 7 *dec.* 36 *e nella confermatoria av Bizzarrini* §. 59. *& segg.*

sovich dello Snow la Madonna del Carmine di Bandiera Ragusea per tre mesi di fermo, e tre di rispetto, e si era fatto assicurare un tal capitale nella Piazza di Livorno. Giunto il Capitano Cossovich a Salonicco, mentre era con la sua Nave sotto la carica per un altro viaggio, i Signori Daniel Burlà e Figlio di detto Porto avendo avuta cognizione del Cambio marittimo del Sig. Aghib, con il quale avevano alcune differenze d'interesse, per cui il medesimo aveva sequestrato in Livorno varj loro effetti, si crederono autorizzati a fare una rappresaglia sopra questo capitale, e molto succintamente avendo fatto un sequestro al Capitano, il medesimo si lasciò condannare a farne il deposito, immaginando di prendere altro danaro a cambio marittimo, per effettuare il medesimo, senza però renderne inteso direttamente, o indirettamente il Sig. Aghib, giacchè non era scaduto il tempo della restituzione: E così partendo da Salonicco, sofferse nel Canale di Malta il totale naufragio del suo Bastimento.

46. Reso noto il sinistro della Nave, il Sig. Aghib credendo purificata l' obbligazione degli Assicuratori, intimò i medesimi a pagarli i respettivi tocchi, ed essi di fatto sodisfecero al pagamento delle somme assicurate: Ma venuti in cognizione del sequestro, e deposito che il Capitano Cossovich aveva fatto in Salonicco del capitale da essi assicurato, promossero le istanze per la repetizione dell' indebito, pretendendo che il deposito fatto per conto del Sig Aghib precedentemente al naufragio sciogliesse la loro obbligazione per mancanza di risico nel successivo naufragio, e perchè al sequestro, che era l' altro caso di sinistro, dasse luogo il fatto dell' Assicurato: Ma gli Assicuratori restarono soccombenti tanto nel Tribunale di Livorno, con Sentenza del dì 20 Agosto 1778, proferita dai Signori Massari della Nazione Ebrea, col Voto del degnissimo Sig. Auditore Vicario Giuseppe Francesco Pierallini, quanto nella seconda Istanza, avanti la *Rota Fiorentina*, con Sentenza del 25 Febbraio 1780, a relazione del fu Sig. Cav. Aud. *Morelli* (52).

47. Il *Park cap.* 4. *pag.* 78. stabilisce, che gli Assi-

(52) *Tesoro Ombros. tom.* 9. *dec.* 40.

curatori per un patto espresso assumono il peso della indennizzazione di qualunque danno proveniente dall' arresto di Principi, Potestà, o Popolo qualunque.

48. La detenzione ha luogo, o per arresto, o per sequestro, che chiamasi generalmente *embargo* tanto in tempo di guerra, che di pace commesso dalla pubblica autorità di uno Stato: E tanto nell' uno, che nell' altro caso l' Assicurato ha il diritto di agire contro l' Assicuratore.

49. Nel caso che la detenzione si commetta da Potenza estera, la quale in tempo di guerra arresti una nave neutrale per visitarla, e riconoscere se abbia proprietà nemica, tutte le spese, che provengono da tal atto di visita sono a carico degli Assicuratori.

50. Una nave neutrale carica di *effetti neutrali* per Londra fu arrestata sulle Coste di Barberia da una nave Spagnola, e fu condannata come buona preda, perchè aveva recusato di lasciarsi visitare, avendovi resistito con forza; e perchè era mancante tra i recapiti del bordo del contratto di noleggio; Ma la Corte di Giustizia di Londra, avanti la quale fu agitata la Causa del pagamento delle sicurtà commesse sopra detto carico decise per la condanna degli Assicuratori sopra il fondamento, che la nave neutrale ha diritto di opporsi alla visita, e che per evitare il sospetto di baratteria, e i pericoli del Mare è in diritto di non fermarsi per aspettarla, e che perciò questo doveva considerarsi come un caso d' impropria detenzione, e in conseguenza l' Assicurato aveva tutto il diritto di conseguire il pagamento del sinistro.

51. Fu in questo caso riportato dal *Park* il disgraziato sinistro della nave Teti Capitano Monteverdi Toscano spettante alla Casa Salucci di Livorno, alla difesa del quale verso gli Assicuratori di Livorno ebbi io anche qualche parte nell' anno 1784, e sopra di cui è magistrale il Voto del celebre Giuspubblicista Gio. Maria Lampredi, che per memoria dell' insigne Autore mio particolare amico, e per la dottrina che contiene ho creduto bene di unire al presente Trattato.

52. Continua lo stesso Autore ad osservare, che sebbene l' Assicuratore è tenuto per tutti i danni, che risento-

no i Proprietarj del bastimento, o carico assicurato derivanti dall' arresto, o detenzione di Principi; pure questa regola non può estendersi a quei casi nei quali l' Assicurato abbia fatto navigare, contro le Leggi di quei Paesi, nei Porti nei quali accadesse l' accidente di essere trattenuto, e in quei casi nei quali l' arresto fosse seguito per non aver pagato i diritti soliti. Così fu giudicato dal Lord Commissario Hutsching nel 1690: E la ragione si è chiara, perchè questa è una grossa frode per la parte dei Proprietarj assicurati, e nessuno può prendere vantaggio dalla sua colpa. Se però alcuno di tali atti fosse stato commesso dal Capitano della nave senza saputa dell' Assicurato, l' Assicuratore sarà tenuto, se non per i danni dell' arresto, almeno per il capo della baratteria a cui si ridurrebbe una tal condotta.

53. Esamina altresì alla *pag.* 80. *e* 81. la questione, quando gli Assicuratori sieno tenuti al pagamento del danno nascente dalla detenzione, o arresto della nave avanti il principio del viaggio, quando il rischio sia da tal luogo o tal altro, per fatto del Governo del Luogo da cui deve cominciare.

54. Prima che l' Assicurato possa esigere il sinistro per causa di arresto, deve abbandonare, e renunziare all' Assicuratore qualunque reclamo abbia fatto, o abbia diritto di fare sopra le mercanzie assicurate.

55. Il tempo per questa renunzia in casi simili è stabilito generalmente dalle particolari costituzioni, e consuetudini dei Paesi, ma non lo è definitivamente in Inghilterra per alcuna regola positiva.

56. Il *Waskett* parla della detenzione, o arresto nella *pag.* 167, e riporta che in una guerra tra la Spagna, e l' Inghilterra un convojo di navi mercantili da *Cartagena* per la *Vera Croce* fu arrestato, e trattenuto per ordine della Corte di Spagna per lo spazio di quasi un anno all' Avana, e precisamente fino all' arrivo di una sufficiente forza per convojarlo al destino, non ostante che le spese del mantenimento e trattamento dell' equipaggio ascendessero a somme molto alte, pure i Proprietarj delle navi in Spagna non ebbero alcun ricorso contro i loro Assicuratori, nè contro i Proprietarj del carico; essendo stato ciò considerato come una ac-

cidentale occorrenza, o mero accidente, che riguarda il profitto, o la perdita dello Speculatore, senza che gli Assicuratori vi abbiano niente che fare.

57. Questa autorità singolare non è generalmente accettata, giacchè in casi simili ho sempre veduto praticare, che per lo meno in avaria generale si passano i trattenimenti fatti per aspettare il convojo, e per evitare il pericolo dell' incontro.

58. Nell' anno 1799 il Commercio di Lisbona spedì un considerabile convojo di navi destinate per Livorno, e Venezia sotto il convojo di una squadra da guerra sotto il comando del Capitano di vascello Giacomo Scarnicchia. Le circostanze politiche obbligarono il Comandante ad ordinare un rilascio in Maone, e quindi in Barcellona, ove trattenne sotto un positivo arresto il convojo per lo spazio di circa cinque mesi. Tutti i Capitani di navi mercantili, che il Comandante aveva obbligato a trattenersi, fecero le loro avarie generali avanti il Magistrato dei Consoli di Mare di Pisa, che contestualmente furono spedite con Sentenza del 17 Ottobre 1799.

59. Ed in seguito di queste avarie generali il Sig. Gio. Batista Calvet, che con Dispaccio reale era il Direttore di questo convojo, formò la liquidazione di tutti i suoi danni, compresi quelli della diminuzione di prezzi, ed aumenti di noli, che aveva sofferti in conseguenza dei forzati trattenimenti, per agire contro gl' Interessati, ed Assicuratori, e gli fu approvata con Sentenza del 4 Novembre 1799. La complicazione delle circostanze, che ebbero luogo di esaminare i Giudici in quel voluminoso Processo lo rendono esemplare sopra questo articolo.

60. Ma più funesto assai per gli Assicuratori di Livorno, e di altre Piazze fu il caso accaduto al Convojo Francese, che da Levante doveva passare in Marsilia nell' anno 1793. Diverse navi erano state caricate in Salonicco, in Smirne, ed in Costantinopoli, e che dovevano venire sotto la scorta di bastimenti da guerra fino a Marsilia. Il Comandante Francese fece riunire tutte le navi in un Porto, ma non avendo che due fregate, non fu mai in grado di cimentare la partenza: anzi essendogli mancate le provvisioni, e il

denaro per supplire alle paghe, e panatiche dei suoi equipaggi, con un processo verbale legalmente fatto obbligò i Capitani dei bastimenti mercantili a somministrargli l' occorrente, ed a vendere porzione del carico per supplire a questa urgenza. Dopo un lasso di molti mesi gli Assicurati fecero la loro renunzia d' incetta agli Assicuratori, che per la stravaganza del caso si ritirarono dal pagamento. L' oggetto essendo di molta considerazione, tutti gl' Interessati rimessero la cognizione delle respettive loro pendenze nel chiarissimo Sig. Avvocato Antonio Michon, ed in me, che con diversi Lodi arbitramentali del Gennaro, Febbraro, e Marzo 1796 procedemmo per via di stralcio a seconda delle circostanze, dichiarando però accaduto il sinistro, e condannando gli Assicuratori al pagamento di una somma quasi corrispondente a cinquanta per cento del tocco, e colla renunzia a favore degli Assicurati del recupero, che potessero conseguire. Anch' questi processi esistenti tutti nella Cancelleria delle Cause compromissarie del Tribunale di Livorno, sono esemplari per la rarità del caso, e la varietà delle circostanze.

61. Il *Waskett* avverte altresì, che in Spagna, ed in Portogallo è una misura ordinaria di mettere l' arresto, o *embargo* sopra tutte le navi alla partenza della Flotta per l' Indie Occidentali, e dei bastimenti Portoghesi chiamati carack s per l' Indie Orientali.

62. L' *Azuni tom.* 1. *pag.* 74. *e seg.* parla diffusamente dell' arresto, dandone la definizione, e la distinzione tra esso, e la preda: e conclude che tutte le perdite, e danni che accadono sul Mare per arresto di Principi, devono essere a risico, e conto degli Assicuratori, giacchè quest' atto non altera in cosa alcuna i patti del contratto di assicurazione, aggiungendo alle Autorità dei Dottori, ed alle particolari Ordinanze, il disposto del Regio Editto pel Consolato di Nizza de' 15 Luglio 1750 §. 47, e dell' altro per la Sardegna del 30 Agosto 1770 cap. 5. §. 13.

63. Per coronare la trattativa di questo articolo credo opportuno di avvertire, che allorquando l' arresto del bastimento, sebbene di bandiera neutrale, accade per sospetto contro lo stesso bastimento, egualmente che contro il carico, allora l' intiera valuta del bastimento, e l' intiero nolo

concorrono in avaria alla refezione di tutti i danni, e spe se. Così fu deciso nell' anno 1797 in occasione dell' arresto della nave Sofia Ulrica Capitano Lamberto de Hartog Danese arrestato nel suo viaggio da Alessandria per Livorno da Corsaro Francese, e condotto a Portoferrajo per sospetto anche di proprietà nemica nella nave, e che fu riscattato dai Ricevitori del carico con una transazione onerosa. E nello stesso anno nel caso della nave Minerva Capitano Daniel Semel egualmente Danese, che procedendo da Amsterdam fu arrestato da Corsaro Inglese, e condotto in Bastia dove fu condannato bastimento, e carico: Ma pendente l' appello, essendosi liberato dal primo arresto, ed essendo sopravvenuti i Francesi, pretendevano sostenerne la confiscazione, e fu terminata la pendenza con un riscatto relativo a nave, e carico.

64. Quando però si è trattato di arresti relativi ai sospetti sul carico, il bastimento non ha concorso, che per la metà della sua valuta, e terzo dei noli nelle solite forme fissate dal Voto dei Consoli di Mare di Pisa dell' anno 1781, ed innumerabili sono i casi accaduti, e decisi su questo sistema dall' anno 1793 fino all' anno 1800.

TITOLO DUODECIMO

Delle prese.

SE qualunque arresto, e derenzione di una nave, o di una mercanzia si considera dalle Leggi come un caso fatale, e le di lui conseguenze si pongono a carico degli Assicuratori, è ragionevole che ciò molto più abbia luogo nelle prese, mercè le quali l' Assicurato rimane di fatto spogliato della sua proprietà, e per garantirsi da questo spoglio paga specialmente in tempo di guerra un largo premio, convenendo espressamente la sua indennizzazione in caso di presa della nave, o merce assicurata. Essendo incontrovertibile che fra i sinistri per i quali sono tenuti gli Assicuratori deve ancora annoverarsi la depredazione fatta da amici, o nemici e la Sentenza o giusta, o ingiusta, che abbia canonizzata, ed approvata la depredazione come è per se stesso evidente, attesa la consueta formula delle Scritte di Sicurtà = corren-

= do sempre risico gli Assicuratori di ogni cosa di Mare, = di fuoco, di getto a Mare, *di rappresaglia*, *rubberia di* = *amici*, *e di nemici*, di ogni caso, pericolo, fortuna, di- = sastro, impedimento, o caso sinistro, ancorchè non si po- = tesse immaginare (1). =

2. E' inutile di trattare l' Articolo delle prese così diffusamente da entrare in tutte le questioni di diritto pubblico di cui è suscettibile questa materia. E' questo un argomento troppo vasto, e difficile, e su cui bastantemente hanno però gli Scrittori di Gius pubblico, e quelli di Gius marittimo trattato, tanto relativamente alle antiche massime srabilite per il Gius delle genti, quanto secondo quelle che i tempi, e le circostanze hanno fatto stabilire nei respettivi Trattati fra i Regnanti.

3. In conseguenza qual sia l' autorità dei Sovrani nei Mari adiacenti ai loro Stati, e fino a qual distanza si estenda il loro dominio, e quando i neutrali possano per la violata Giurisdizione reclamare la nullità di una preda fatta nei loro Mari, e quando sia permesso di confiscare un bastimento, o una mercanzia appartenente a neutrali, o d' impedirli l' esecuzione di un destinato viaggio, son tutte questioni, che per quanto riguardino principalmente, e direttamente l' interesse degli Assicuratori sopra i quali si rifonde di tutto il danno; tuttavolta non credo opportuno di parlarne, perchè conforme ho stabilito, qualunque sia il titolo della depredazione giusto, o ingiusto, siccome spetta ad essi indistintamente il peso di pagare il sinistro, così il recupero, che in forza della renunzia d' incetta possono tentare di fare, è regolato come tutte le altre azioni civili da quei principj di ragione, che nulla hanno poi che fare con la natura del Contratto di cui si parla, il quale in questi casi altro non fa che trasferire nell' Assicuratore tutti i diritti competenti all' Assicurato, acciò se ne prevalga in quella forma che è più coerente alla ragione.

(1) *Santern. de assec. par.* 4. *n.* 26. *e* 27. *Rocc. de assecur. not.* 54. *Targa ponderaz. marit. cap* 56. §. 2. *& cap.* 66. *De Hevia de commerc. cap.* 14. *n.* 27. *Valin des assur. artic.* 48. *Pothier n.* 54. *Balducc. ad tit. de assec. decis.* 11. *n.* 1. *& seq. la Rota Fiorent. nella Liburnen. Assecurationis del* 22. *Giugno* 1785. *av il fu Sig. Aud. Vernaccini* §. 16.

4. Conviene pertanto agli Assicuratori che pretendono reclamare una presa come illegittima qualunque per ragione di tempo, di luogo, di effetti, o di persone ricorrere a quei fonti di Gius publico, da cui possono ripetere quell' assistenza che le circostanze dei casi richiedono (2), ed all' autorità di quei gravi Autori che si son fatti un dovere di trattare ampiamente questa materia. Poichè fissata l' individuata regola, che giusta, o ingiusta che sia la depredazione nel momento che ella è seguita, dicesi fatto luogo alla stipulata obbligazione, ne viene per conseguenza che l' Assicurato ha il pieno diritto di farne l' abbandono all' Assicuratore, non ostante qualunque speranza vi possa essere di recupero, e se ella non è rilasciata avanti che questa renunzia sia fatta, gli Assicuratori non possono esimersi dal pagamento al suo conveniente tempo delle somme assicurate a forma delle Leggi stabilite su questo oggetto, e la di cui disposizione si è riportata parlando dell' arresto (3): Le medesime Costituzioni, e singolarmente quelle di Amburgo, che sono le più precise, e quelle di Svezia, e di Venezia, che sono le più moderne su questa materia (4).

5. Stabiliscono che alla presa di una nave, e mercanzia, l' Assicurato deve immediatamente informarne l' Assicuratore, e consultare con lui sopra il reclamarle, o rilasciarle; e se l' Assicuratore non è nel luogo, l' Assicurato deve egli stesso prendere tutta la cura possibile per il rilascio della

(2) *Vid. Selden. de domin. mar. Grot. lib 2. cap. 2. §. 3 Suarius de usu maris cons. 1. Stypman. par. 1. cap. 5. e par. 5. cap. 1. e pienamente il Valin pag. 635. Puffendorf lib. 4. cap. 5. §. 7. Wattel lib 1. cap. 23. §. 289. Hubner par. 1. chap. 3. §. 5. Dabrèu part. 1. chap. 5. §. 2. & seq. Emerigon ch. 12. sect. 19. Galliani dei doveri dei Principi neutrali par. 2. cap. 1. & seq.*

(3) *Valin des assur. art. 46. Pothier n. 118.* „ ivi „ Il n'importe que la prise soit juste, o injuste e qu'il y ait quelque lieu d'esperer en consequence la restitution. Car la perte n'est pas moins ne pour le present, & qui suffit pour donner ouverture a l'action, & les Assureurs ne pouvent pretendre autre chose que la delaissement que l' Assuré leur serà, & les droits pour en suivre a sa place, & aller risquer la restitution „ *la Rota Rom. nella Anconit. Assecurationis 15. Marzo 1765 av. l' Em. Riminaldi §. fin e nella confermatoria del 31. Gennaio 1766 av. l' Em. Cornaro §. fin.*

(4) *Ordin. d' Amburgo tit. 15. Ordin. di Svezia art. 12 Polizza di Venezia in fin.*

nave, e della mercanzia, ed informarne l' Assicuratore, il quale è o immediatamente, o al più presto obbligato a rimborsare le spese.

6. In caso che l' Assicuratore non voglia contribuire, nè soffrire le spese, ma voglia piuttosto cedere ogni suo diritto alla nave, e mercanzie, anche quando per qualche mezzo saranno rilasciate, ed in conseguenza di ciò pagare immediatamente all' Assicurato la somma firmata nella Polizza; tutto ciò sarà lasciato al suo arbitrio; ma l' Assicurato è sempre in libertà per conto suo proprio di continuare le sue diligenze per il bramato rilascio.

7. Il *Valin* parlando delle Assicurazioni all' artic. 48 riporta una lunga Consultazione dell' *Emerigon*, dove è stabilita magistralmente la differenza fra l' arresto, e la presa, ed esaminata pienamente la materia, rapporto all' interesse che gli Assicuratori hanno sì nell' uno, che nell' altro caso. L' arresto, dice egli, è allorquando per ordine di un Principe è trattenuta una nave fuori del fatto di guerra per servirsi di essa, o del suo carico, e per qualsivoglia altra ragione in cui non vi sia l' animo di appropriarsi il dominio della medesima: E la presa è allorquando taluno si impossessa di una nave col diritto di guerra con animo di depredarla, e di spogliarne della proprietà il vero Padrone.

8. Questa depredazione pertanto si distingue fra giusta, e ingiusta. Giusta dicesi quella, che è fatta da un inimico dichiarato, e secondo le Leggi della guerra. E tal giustizia non si riconosce soltanto dall' aperta dichiarazione di guerra o da quei diritti che sono stabiliti dal Gius delle Genti (5), ma quando la nave, o la mercanzia provengono da un Porto, e sono destinate ad un luogo, il quale o sia assediato, o sia proibito legittimamente anche ai neutrali l' accesso (6),

(5) *Grot. de iur. bell. & pac. lib.* 3, *cap.* 17. §. 3. *Cocceius in eumdem Grot. com. prod.* 3. *Wattel lib.* 3. *cap.* 7. §. 111. *& seq Zonch. iur. facial sect.* 8. §. 7. *Velden. de mar claus. lib.* 2. *cap.* 20. *Hert. ad Puffendorf de iur. nat. & gent. lib.* 8. *cap.* 6 §. 7. *Heinecc in opusc. de nav. ob vect vet mere. commis cap.* 1. §. 9.

(6) *Rot. Rom. nell' Anconitana Assecurationum* 31. *Ian.* 1766. *av. l' Emin. Cornaro* §. 11. „ ivi „ semel ac enim armatori exploratum est ex literis onerariis navim tum, & si neutralem procedere ex Portu, vel loco aliquo obsesso ibique commercium

o sivvero quando esercita il Commercio proibito, come si è detto al suo luogo, dando questa contravvenzione un diritto di depredare, e confiscare tanto le mercanzie, che le navi di coloro che la commettono (7).

9. Ingiusta poi dicesi quella detenzione, che è fatta da un pirata, da un amico, o da un neutrale, o contro i principj del diritto delle Genti. Sotto la denominazione di ingiusta depredazione a forma delle proposizioni stabilite nel titolo antecedente, dall' arresto si comprende altresì l' ingiustizia della condanna, la quale riguardasi come un caso fortuito totalmente a carico degli Assicuratori, come si è anche altrove avvertito, talchè la conseguenza di essa dà luogo al diritto dell' intiero pagamento a favore dell' Assicurato (8).

10. Ma o giusta, o ingiusta che sia la depredazione, e provenga questa da nemici dichiarati, da neutrali, o da amici ricorre sempre la regola, che il caso è a carico degli Assicuratori, i quali pagato il sinistro possono questionare con il Depredante l' invalidità della medesima, e farsene render conto da chi sia stato l' autore del danno (9), ma non pos-

habuisse ius statim ipsi est ad illam una cum mercibus cuiuscumque ex fuerint depredandam. „

(7) *Ved. Galliani dei doveri dei Principi neutrali cap.* 9. § 2. *Grot. de iur. bell. & pac. lib.* 5. *cap.* 17. §. 3 *Wattel loc. cit.* §. 111. *Hubner de la saisie des batimens neutral.* t. 1. *p.* 2. *cap.* 3. §. 5. e *la Rot. Rom. nella citata Anconitana Assecurationum del* 31 *Gennaio* 1766. *av. l' Em. Cornaro* §. 21 „ ivi „ hoc iure cultis omnibus Nationibus cœteroquin exploratissimo vivitur inter omnes gentes bellum inter se gerentes; qui enim neutrales pacatique sunt auxilium ferre prohibentur alterutris populis bellum inter se gerentibus „ e relativamente alla particolare interdizione di commercio la stessa Rota in altra *Anconitana Assecurationis del* 15 *Marzo* 1765. *avanti l' Emin. Riminaldi* §. 11. „ ivi „ id autem an ex iure gentium Brittannii egerint, vel potius peculiari quadam lege, quod probabile admodum videtur; de hoc modo non quærimus certe constat apud omnes proximo hoc bello Brittannos predæ loco habuisse in quoscumque navis ad Gallorum insulas, & Colonias profectas, & illi ne redeuntes offendissent pacatarumque nationum mercatoribus hac de re maximas intulisse clades „ Nella guerra del 1778 vi sono i più fatali esempi dell' uso di questo diritto.

(8) *Balduc. ad tit. de assec. decis.* 11. *per tot. e la Rota Fior. nella Liburn. Assecurationis* 23. *Agosto* 1742. *av. Piombanti, e nella Liburnen. Assecurationis* 15. *Luglio* 1780 *av. Morelli.*

(9) *L.* 18. *ff commodat. Targa cap.*

sono ritardare all' Assicurato quella indennizzazione che la natura del contratto gli costringe a prestare, e che a senso litterale non ammette in tal caso eccezioni di fatto, nè di ragione, conforme discusso magistralmente l' articolo conclude la *Rota Romana nella più volte citata Anconitana Assecurationum del 31. Gennaio* 1766. *av. l' Em. Cornaro* §. *ult.* = ivi = quemadmodum supervacaneum visum est quæ= stionem illam ad censuram revocare, num iusta fuerit de= predatio ex causa illegitimi commercii, & num illud tale = revera fuerit, ut justam præbere valuerit deprædationis cau= sam: Pro effectu siquidem, ut stipulata assecuratio suum = sortiretur effectum satis superque erat, ut illius causa se= quuta fuerit navis merciumque jactura. Cœterum quæstio= nes huiusmodi extraneæ prorsus erant ab interesse Lucii, = quapropter eas cum Brirannis instituant Anconitani Asse= curatores necesse est, quotiescumque navim, mercesque ab = ipsis assecuratas iniuste fuisse prædatas existiment. „

11. Si è altrove parlato, che gli Assicuratoti non sono per ordinario responsabili di quei sinistri, che riconoscono la causa dalla colpa del Capitano, e lo stesso dicesi anche relativamente alla depredazione, quando di fatto si può legalmente, e concludentemente giustificare la colpa del Capitano preordinata al caso della perdita, e quando l' Assicurato è quello stesso che ha proposto al comando della Nave il Capitano, e quando gli Assicuratori non hanno assunto il

51. *n.* 11. *Casareg. disc.* 1. *num.* 118. „ ivi „ si navis etiamsi ab amicis iniuste capta fuit præcipue ob pacta in apocha apponi consueta nempe ram ab amicis, quam inimicis iuxte vel iniuxte occupantur assecuratores tenentur „ *Roc. not* 41. 54. *& seq. Scac. qu.* 1 *n.* 135. *e* 137 *Pothier n.* 54 *Valin des assur. art.* 26. *e* 46. *Emerigon chap* 12. *section.* 18. *Enric. Cocceius disp.* 86. *Rota di Genova dec.* 101. *per tot. Rot. Rom. in una Anconitana Assecurat.* 12. *Febbr.* 1776. *av. Monsig. Ratta* §. 5. *e la Rota Fiorent. av l' Aud. Conti dec.* 64. *n.* 6. „ ivi „ nullaque habita differentiæ ratione sive navis capta sit iuxte, vel iniuxte ab amicis, vel inimicis, semper enim assecuratores tenentur „ *e nella Liburnen. Assecuration. del* 22. *Giugno* 1785. *av. il fu Sig. Aud. Vernaccini* §. 16. „ ivi „ essendo incontrovertibile, che fra i sinistri, per i quali sono tenuti gli Assicuratori, deve ancora annoverarsi la depredazione fatta da amici, o nemici, e la Sentenza o giusta, o ingiusta, che abbia canonizzata, ed approvata la detta depredazione come è per se stesso evidente. „

risico della colpa, o negligenza del Capitano medesimo: E su questo articolo si è diffusamente parlato nel trattare della baratteria, e della colpa, o negligenza del Capitano, e nei Titoli a questo precedenti, relativi ai Corsari, e Ladri di Mare, ed all' arresto, fissando la regola, che ciò che arriva di danno dal fatto, o dall' imprudente contegno del Capitano, non è sempre a carico degli Assicuratori, e quando lo sia, hanno il regresso contro il Capitano, la Nave, ed i suoi Armatori per quei delitti, e mancanze, che abbiano cagionato a loro il danno della perdita (10).

12. Convengono indistintamente gli Autori, che il Capitano di Nave mercantile non deve paragonarsi a quello di Nave in guerra; e in conseguenza, se incontrandosi con il Nemico, e conoscendosi di forza inferiore ammaina la sua Bandiera, non è nè biasimevole, nè da condannarsi la sua condotta, ma lo è per altro, se potendo difendersi, non l' ha fatto, e o per negligenza, o per poltroneria si è lasciato depredare, allorchè poteva benissimo liberarsi (11).

13. Ciò per altro è di prova molto difficile, perchè la presunzione di ragione facilmente persuade, che se il Capitano di una Nave non si difende, e si lascia prendere, è evidente che non abbia potuto fare altrimenti (12). Succede però talvolta pur troppo così, ed è quando i Capitani hanno più interesse di perdere, che di conservare la loro Nave per l' eccedenti Sicurtà che hanno fatto sulla valutazione della medesima; onde è, che se di fatto potesse porsi in essere la mala fede, o la colposa negligenza del medesimo,

(10) *Rocc. not* 41. *Santern. de assec. par.* 3. *n.* 267.

(11) *Strace. de naut. part.* 5. *n.* 50. „ ivi „ si resistere nauta potuerit tenetur. Si vero propter vim maiorem, aut potentiam piratæ resistere non poterat excusatur. Resistere enim, & se defendere debet cum potest, & dolo facere videtur nauta qui eum posset non resistit „ *Rocc. de naut. not.* 51. *e* 70. *e resp.* 27. *Casareg. disc.* 23. *n.* 75 *Loccen. de i.r. marit. lib.* 2. *cap.* 4. *Ansald. de comm. disc.* 9. e 14. *per tot.*

(12) *Pothier n.* 54. „ ivi „ si les assureurs mettoient en fait que le vaisseau a été pris par la cacehte, & la poltronerie du Capitaine qui a rendù le vaisseau au premier coup de canon. lors qu'il pouroit se defendre, on m'assure que dans les Tribunaux on n'admettoit pas cette preuve. & que le Capitaine qui s'etoit rendù etoit presumé n'avoir pu faire autrement „ *Emerigon ch.* 12. *sect.* 18.

parrebbe giusto, che dovesse ciò esaminarsi in quell' aspetto in cui si riguardano tutti gli altri sinistri, ai quali immediatamente abbia dato luogo il fatto del Capitano, e dell' Equipaggio: Ma se la prova della colpa, o della fraude del Capitano non è evidente, concludono senza eccezione tutti gli Autori, che gli Assicuratori sono tenuti indistintamente a corrispondere di qualunque depredazione.

14. Seguita la depredazione, in due maniere possono gli Assicuratori, e gl' Interessati recuperare il loro interesse, delle quali fa quì duopo ragionare, come inerenti alla subietta materia di cui si tratta. Una di esse è il riscatto che il Capitano, o chiunque altro fa della nave, o carico già caduto in mano dei Nemici, pagando al Predatore una somma per la propria libertà, o per evitare un Giudizio di legittima, o illegittima depredazione: L' altra è quando in qualunque maniera segue la ripresa della nave, o del carico dalle mani del Depredante. Siccome l' uno, e l' altro caso contengono varj accidenti, che occorre di riportare a schiarimento di questo articolo, cominceremo primieramente dal parlare del riscatto, per entrare quindi nella più complicata materia della ripresa.

15. Il riscatto vien definito dall' *Emerigon* (13) per un Contratto di Diritto delle Genti, per il quale, mediante un certo prezzo, o profitto determinato e certo, il Depredante lascia la presa, e trasferisce il dominio della cosa già fatta sua agli antichi Proprietarj, che per questo mezzo in certa maniera vengono ad acquistarlo di nuovo.

16. E questo Contratto può farsi in qualsivoglia tempo, per qualsivoglia somma, e da qualunque Persona abbia interesse, che è quanto dire dai Proprietarj della nave, e del carico se sono presenti, dai loro Agenti o Fattori in loro nome, e finalmente dal Capitano medesimo, il quale col consiglio di quella porzione di Equipaggio che è competente, può riscattare la Nave a quelle condizioni migliori che a lui sia possibile (14).

(13) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 2.

(14) *Consolato del Mare cap.* 227. *e t.* 2 228. *Valin des assur. art.* 66. *Guidon de la mer chap.* 6. *art.* 3. *e* 7. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 21.

17. La ragione si è, perchè il Capitano in ciò che riguarda l' amministrazione della nave, e del carico è il legittimo Procuratore degl' Interessati, ed è per legge obbligato alla conservazione di ciò che cade sotto la sua amministrazione, e per conseguenza è tenuto a far quello, che qualunque diligentissimo Padre di famiglia farebbe, se in quelle circostanze si ritrovasse: E contrattando con la veste di Capitano della Nave agisce, e contratta per conto di quelli che a lui hanno affidato l' amministrazione della medesima (15).

18. Da questo individuato principio di ragione ne deriva l' altra parimente giustissima conseguenza, che tutto ciò che il Capitano conseguisce dal riscatto, non l' acquista a se medesimo, ma ai suoi Mandatarj, per conto dei quali il tutto si reputa riscattato (16), e qualunque cosa possa recuperare dal Depredante, stà sempre a benefizio degl' Interessati, e non a proprio vantaggio.

19. In Olanda si previene nelle Ordinanze anche il caso del riscatto; ed all' articolo 16 del Regolamento di Amsterdam viene prescritto: „ Quello che si fa assicurare = sulla nave, e sul carico con intenzione, se presi dai Ne= mici di farli riscattare, e redimere, sarà obbligato di es= primerlo distintamente nella Polizza, mentovando fino a = qual somma è stato dato ordine al Padrone, o a quello = che ne ha la direzione per il riscatto; nel qual caso gli = Assicuratori devono continuare a correre il rischio sopra = tali navi, o mercanzie riscattate fino a che arrivino al de= stinato Luogo del discarico; e di più sono obbligati a = far buona la somma con le spese che sono pagate per la = Persona che è andata come ostaggio per il riscatto, in = forma di grossa avaria sopra la nave, e carico; servendo = per fondamento, e regola, che quando la Nave è presa, = e riscattata prima di aver terminata la metà del suo viag-

(15) *L.* 18. e 42. *§* 2. *ff. de acquir. possess. L.* 8. *C. eod. L.* 13. *ff. de acq. rer. dom. Olea de cess. iur. tit* 4. *qu.* 11 *Gibalin. de proc par.* 4. *n.* 2. *Pothier des oblig. n.* 74.

(16) *Leg.* 10. *§.* 3 *ff. mandati* „ ex mandato apud eum qui mandatum suscepit nihil remanere oportet „ *L.* 20. *ff. mandati Leg.* 46. *§.* 4. *ff. de procurat. L.* 23. *ff. de negot. gest.*

= gio, le mercanzie saranno stimate secondo il real costo, = e tutte le spese fino a bordo, inclusovi il premio della = Sicurtà, ed essendo arrivata al di là della metà del viag- = gio, a quanto si sarebbero vendute: E la Nave, se sia = riscattata prima, o dopo aver fatta la metà del viaggio, = sarà sempre stimata secondo la valutazione fatta nella = Polizza. „

20. Le Ordinazioni di Amburgo hanno parimente provvisto a questo caso; disponendo nel titolo 15 *delle Navi prese, del loro riscatto, e reclamo:* „ 1 Che quando una = Nave sia presa, e condotta via da Corsaro, o altri, l' As- = sicurato ne darà immediatamente notizia ai suoi Assicura- = tori, e consulterà con essi, conforme al Regolamento dell' = articolo 2 del precedente titolo 14, intorno a quanto sia = proprio per riscattare, e reclamare la nave, ed il carico, = e gli Assicuratori sono obbligati di pagare le spese neces- = sarie per tal proposito, o immediatamente, o di mano in = mano. 2 Se il Padrone trova un' opportunità di redimere, = e liberare la sua nave, ed il carico così presi, non sola- = mente ha diritto di farlo, ma ci è espressamente tenuto, = ed obbligato, quando dal farlo si promuova l' interesse = dei suoi Proprietarj, e Noleggiatori, e gli Assicuratori = sono obbligati di approvare senza contradizione qualunque = cosa, che il Padrone agirà in questa maniera. 3. Se una = Nave che è così redenta, si perde nel viaggio, o è presa = dopo che fu così ricomprata; gli Assicuratori devono al- = lora pagare non solamente la perdita della nave, e delle = mercanzie perdute, e prese nuovamente, ma anche il de- = naro pagato per il riscatto. 4. Quando un Padrone ha li- = berato la sua Nave, e l' ha riscattata, ne darà immedia- = tamente, e per la prima occasione il conto all' Assicura- = to, il quale ne informerà i suoi Assicuratori, acciocchè = questi ad ogni evento prendino in debito tempo le misure = necessarie di farsi assicurare sopra la ricompra, se lo sti- = mano proprio: Ma se il Padrone dopo avere messo in uso = le sue maggiori premure, non potesse trovare occasione = di dare un tal pronto avviso di quanto è accaduto, ed in = questo tempo accadesse alla Nave qualche disgrazia, o si = perdesse, allora avrà luogo il Regolamento nel precedente

= articolo 3. 5. Sebbene l' Assicurato nel caso avanti men= tovato non sia in libertà di fare, ed agire cosa veruna = senza la saputa, e consenso dei suoi Assicuratori; pure = quando gli Assicuratori non sono sul Luogo, egli è tenu= to, ed obbligato a portare avanti l' appello di reclamo = da se medesimo, quantunque al loro rischio, e spese, e = di osservare il loro benefizio, e vantaggio con tutti i più = probabili mezzi possibili, dando loro avviso senza dilazio= ne di quanto accade. 6. Finalmente se l' appello fatto per = il reclamo non è deciso dentro sei mesi, o che non vi = sia che pochissima apparenza della sua pronta spedizione, = ma che intanto comparisca attualmente qualche danno per = la decadenza delle mercanzie, allora l' Assicuratore sarà = obbligato di pagare a conto all' Assicurato un tal presente = danno sopra le mercanzie guaste, e le spese che ha già = fatte sopra di ciò. „

21. Le Ordinazioni di Francia del 1681, all' articolo 66, e 67 dichiarano: „ Che in caso di presa gli Assicura= tori possono redimere i loro effetti, senza aspettare gli or= dini degli Assicurati, se non ne possono dar loro avvi= so: Saranno però obbligati di far sapere loro in scritto = in appresso qual somma è stata pagata per il riscatto. = Gli Assicuratori possono prendere sopra di loro la com= posizione per il riscatto in proporzione al loro interesse, = nel qual caso saranno obbligati di dichiarare immediata= mente, che contribuiranno al pagamento del riscatto, e = correranno il rischio del ritorno, altrimenti pagheranno la = somma che hanno assicurato, e non avranno pretensione = veruna sopra gli effetti riscattati. „

22. Osserva giustamente a questo proposito il *Valin* (17), che una tale disposizione si estende altresì al riscatto che fa un Capitano arrestato in alto Mare, per evitare di esser condotto in un Porto; ma vuole che in tal caso il Capitano sia molto circospetto di non devenire a composizione senza il consiglio dei principali dell' Equipaggio, e di badar bene che il prezzo del riscatto non ecceda il valore degli effetti liberati, altrimenti sarebbe sottoposto alla di-

(17) *Valin des assur. art. 66 Guidon de la mer chap. 6. art 3. 7. e 9.*

sapprovazione dei Proprietarj, o Interessati nel carico.

23. Nel caso, dic' egli, in cui si possa dare avviso agli Assicuratori della presa, non è naturale che l' Assicurato senza il loro ordine, o consenso tratti del riscatto della nave, o del carico predato, tuttavolta non è che una presunzione che la prudenza suggerisce, mentre non sarebbe punto impedito all' Assicurato di fare a suo risico la composizione; vale a dire, che facendola egli senza il consenso degli Assicuratori, la possono rilasciare per suo conto, quando se avesse acconsentito sarebbero obbligati di contribuirvi a proporzione del loro interesse.

24. La facoltà accordata agli Assicuratori di prendere parte, o di rigettare il riscatto, o il reclamo della presa, deve intendersi allorquando è stato agito senza il loro consenso, mentre in tal caso sono assolutamente tenuti per la obbligazione speciale che ne assumono; ma siccome non sarebbe giusto che eglino lasciassero l' Assicurato nell' incertezza se vogliono, o nò aver parte nel riscatto, o reclamo, così la Legge di Francia dispone, che subito si devono dichiarare per scritto, acciò costi senza eccezione della loro volontà (18).

25. Lo stesso Autore osserva, che giustissimo è il diritto che la Legge accorda agli Assicuratori di prevalersi a loro vantaggio del riscatto, poichè per la loro qualità di Assicuratori la perdita cagionata per la presa li riguarda direttamente, e personalmente; e perciò nel caso che eglino prendano parte al riscatto, ciò che devono pagare per giusto titolo opera il medesimo effetto, che se avessero dovuto soffrire un' avaria, ed il reparto deve farsi nella maniera medesima.

26. Se però invece di una valutazione in denaro, il Predatore rilascia la Nave per mezzo di una porzione certa del carico, che gli vien rilasciata, questo rilascio è consi-

(18) Così fu ammesso dal Tribunale dei Consoli de' Mare di Pisa per il reclamo della nave Teti comandata dal Capitano Giuseppe Monteverdi Toscano, e stata arrestata dagli Spagnoli, con i decreti del mese di Giugno 1781. V. atti del Tribunale di Livorno di n. 891 del 1780.

derato come avaria comune, nel modo stesso che se si trattasse di un riscatto assoluto; a differenza di quando il Corsaro saccheggia, e prende ciò che più gli pare, rilasciando il resto, che riguardasi come avaria particolare, che cade sopra quel particolare Proprietario (19); tuttavolta per la regola stabilita, parlando dell' investimento a terra, l' Assicuratore deve indennizzarlo di qualunque perdita, come una conseguenza della presa, di cui per natura del Contratto di Assicurazione, egli ha assunto sopra di se i risici, ed il pericolo.

7. Finalmente se l' Assicuratore è quello che ha riscattato la nave, ed il carico senza il consenso dell' Assicurato, non può ammettersi ad offerire all' Assicurato medesimo la cessione della nave, e dei suoi effetti, per dispensarsi da pagare la somma assicurata (20): E la ragione si è, perchè al momento che ha avuto luogo la presa, si è fatto luogo all' azione dell' Assicurato contro l' Assicuratore, il quale in questo caso non può convenire il riscatto, che per il suo particolare interesse, e senza impegnare in alcuna maniera l' Assicurato.

28. L' Ordinanza di Svezia all' articolo 12 prescrive ciò che viene ordinato da quella di Amsterdam, in ordine al contegno che deve tenere l' Assicurato in caso di presa, e quale sia il dovere del Capitano per prendere diligentemente tutte le strade, e misure per la difesa, e rilascio della Nave, concludendo, che in caso che una nave, e mercanzie rilasciate nella continuazione del viaggio, accadesse che fossero prese, e condotte in altro Luogo, o si perdessero intieramente, l' Assicuratore, come si è detto, non è solamente responsabile per le spese resultanti dal primo rilascio, ma deve rimborsare ancora le spese, e perdite che possino accompagnare l' ultimo sinistro.

29. Secondo l' Ordinanza di Danimarca il riscatto va a carico degli Assicuratori, ma in conto di avaria generale, e quando le sicurtà non son fatte colla clausula *franchi di avaria*, quel che viene sborsato per redimere la nave, e le

(19) *Valin des assur. art. 67 in fin.*
(20) *Rota di Genova decis. 101. per totum.*

mercanzie in caso che sia ritenuta, sequestrata, o presa dai nemici.

30. Il Regolamento di Bilboa al §. 41 dispone = In caso che un bastimento, e mercanzie sopra di cui si è fatta sicurtà, fossero presi, l' Assicurato può redimere i suoi effetti senza aspettare l' ordine degli Assicuratori, quando non abbia potuto darne loro l'avviso, purchè lo faccia subito che può con una specificazione dell' accordo fatto in tale affare, nel qual caso, e quando gli Assicuratori lo sanno sarà in loro elezione di prendere le robe assicurate per conto loro proporzionatamente a quello che da ciascuno è assicurato, pagando all' Assicurato le somme assicurate, e la spesa fatta per redimere; ma se i detti Assicuratori non convenissero di prendere per conto loro le cose assicurate, che saranno state riscattate, continueranno a correre il medesimo risico della sicurtà fino al suo compimento, oltre a pagare il riscatto. =

31. In due maniere può aver luogo il riscatto che si fa di una nave, e del suo carico dal Capitano di essa se l' arresto segue in alto Mare, o dagli Interessati, e Agenti dei Proprietarj, ed Assicuratori, se la nave è condotta in qualche Porto.

La prima, che è altresì la più comune, è quella di determinare una somma, per la quale il Capitano non volendo toccare il carico, o aggravarsi di danni, o non essendo in luogo da poter fare altrimenti, forma una lettera di cambio a favore del Predatore, rilasciando in sua mano degl' ostaggi per la retta esecuzione del contratto.

La seconda, che è altresì la più facile, è quando il Capitano dà sull' atto al Predatore o una somma in contanti, o una parte del suo carico per esser lasciato in libertà di proseguire il suo viaggio, senza guastare la stiva, o con il resto, che è appunto il caso di cui parlano tutte le particolari Costituzioni di sicurtà, e dietro di esse gli Scrittori di Gius marittimo, annoverando fra le partite che hanno luogo indubitatamente nell' avaria generale quelle somme, o quelli effetti che son rilasciati al Corsaro, o al Nemico predatore, per liberare la nave, e il resto del carico, conforme occor-

rerà notare, parlando delle avarie (21).

32. Se il riscatto è stato fatto a contanti, o per mezzo di una lettera di cambio a vista, gli Assicuratori che prendono a loro profitto questa operazione devono immediatamente, e senza dilazione contribuire al pagamento del riscatto, altrimenti decadono da questo benefizio; ma egualmente è a loro vantaggio qualunque dilazione che il Predatore abbia accordata al pagamento del riscatto (22); non è però loro permesso di aspettare a eseguire tal pagamento allorchè sia liquidata l' avaria generale, dovendo immediatamente rimborsare la loro tangente a quello che ha pagato il totale; in tal caso gli Assicuratori divengono comproprietarj degli effetti riscattati, e come tali se la nave liberata arriva felicemente al suo destino, partecipano attivamente, e passivamente alla avaria generale che ne è in seguito regolata (23). Così di fatto è seguito nella liberazione ottenuta da due navi Venete state per molti anni detenute in Spagna, e sottoposte a lunghi, e rigorosi Giudizi, perchè procedevano da Londra con ricchissimi carichi, ed erano dirette a Genova, ed a Livorno, ma la maggior parte delle loro cospicue sicurtà erano fatte in Genova: Gli Assicuratori di Genova erano quelli che con grave dispendio avevano procurata la liberazione, e perciò il loro credito ascendeva quasi all' importare di un terzo del respettivo carico. Tanto in Genova dove arrivò felicemente una di dette navi, quanto in Livorno dove nel Settembre 1785 arrivò l' altra, fu preso il prudenziale partito di far depositare intanto a ragione di cinquanta per cento su gli effetti liberati per il rimborso di chi aveva somministrato l' intiero, ed ora si sta liquidando l' importare di rispettabile avaria; rappresentando io stesso in Livorno l' interesse degli Assicuratori di Genova (24).

33. Gli Assicuratori non sono tenuti a prendere a loro peso il riscatto, nè accettare, o ricusare l' offerta per scritto, bastando che al tempo conveniente, e prescritto dalla

(21) *Valin des assur. artic.* 67. *Kurick ad ius marit anseat. tit.* 8. *artic.* 4. *Pothier n.* 135. *& seq.*

(22) *Valin loc. cit. Pothier loc. cit.*

(23) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 21. *p.* 499

(24) V. atti civili del Tribunale di Livorno di num. 975. del 1785.

respettiva Legge paghino le somme assicurate, al qual pagamento si possono ancora costringere, subito che non hanno voluto accettare a loro risico il riscatto (25).

34. L' *Emerigon* riporta due Sentenze dell' Ammiragliità molto precise a questo proposito: Una nave Svedese su cui erano state fatte in Marsilia le sicurtà fu presa, e condotta a Livorno. Gli Assicurati notificatono il sinistro agli Assicuratoti, dichiatando che avevano dato ordine di riscattare gli effetti presi; e gli Assicutatori non feceto alcuna risposta a questa notificazione, nè tampoco ad una seconda intimazione a concorrere unitamente al detto tiscatto: Gli Assicurati fecero in Livorno il riscatto, e successivamente richieseto agli Assicuratori il pagamento di cinquanta pet cento per l' indennizzazione loro dovuta.

35. Gli Assicuratori obiettavano che eglino non avevano prestato il loro consenso al riscatto, e che per conseguenza non erano tenuti a cosa alcuna risperto al medesimo, che poteva intentarsi contto di essi l' azione della renunzia all' incetta, e che ciò non essendo stato fatto, la domanda degli Assicuratori doveva essere rigettata; ma tuttavolta furono condannati al pagamento del richiesto 50. per cento, alcuni con Sentenza del 13 Giugno 1758, ed altti con Sentenza del 10 Marzo 1759. I motivi di queste due Sentenze furono al dire del citato Autore, perchè la nave tiscattata non era più in risico, e gli effetti si trovavano a Livorno. La contribuzione del 50 pet cento fu considerata come una avaria grossa, che gli Assicuratori dovevano sopportate, per la ragione, che a forma dell' Ordinanze di Francia gli Assicutatori potevano esser costretti a pagare l' intiera somma assicurata; e pet conseguenza avevano torto a recusate il favore che veniva loro fatto.

36. Continuando a parlare del riscatto procurato a comodo col mezzo di una letteta di cambio fatta al Predatore, nasce la questione se deva mantenersi la parola data ai pirati, ed ai ladri, anche in ciò che tiguatda l' interesse pecuniario (26), ma è però indubitato, che l' obbligazione

(25) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 21.
(26) *Loccen. lib.* 2. *tit.* 3. *n.* 6. *Puffendorf lib.* 3. *cap.* 6. §. 11.

contratta col nemico è legittimamente contratta, e deve regolarmente eseguirsi, secondo l' opinione di tutti i Giuspublicisti (27), e per conseguenza la lettera di cambio che il depredato dà al predatore è obbligatoria, e deve essere religiosamente pagata, come qualunque altra più rigorosa operazione di commercio (28). L' ostaggio da cui è ordinariamente accompagnata, non è che una garanzìa di questa obbligazione, e la di lui mancanza, secondo tutte le Leggi dell' onesto, e del giusto non altera punto la forza della medesima. Quello però che ha lasciato una persona in ostaggio (29), secondo tutte le Leggi è strettamente tenuto a compire più sollecitamente che possa la sua parola, per l' effetto di recuperare la libertà di quello che se ne è privato a pubblico benefizio, il quale deve altresì essere indennizzato di qualunque perdita, e danno che possa risentire da questa privazione, come convengono indistintamente tutti gli Scrittori di Gius marittimo (30).

37. In Francia è per altro proibito ai Corsari, e agli Armatori di liberare le prese che hanno fatto, perchè lo spirito della Legge, che ammette ai Pirati il corseggiare, è quello d' indebolire il nemico nelle sue forze quanto sia possibile, onde a meno che le circostanze non li permettano di ammainarle, sono obbligati a condurle a un Porto ove farle legalmente condannare; aggiungendosi alle Ordinazioni e Regolamenti antichi riportati dal *Valin* (31), la Dichiarazione

(27) *Ciceron. de offic. lib. 1. cap. 13. Burlamac par. 4 cap. 4. Wattel lib. 3. cap. 16. §. 233. Grot. lib. 3. cap. 21.*

(28) *Guidon de la mer chap. 6. art. 3. Emerigon chap. 12. sect 21. §. 7.*

(29) *Valin des prises chap. 11. sect. 3. n. 1. e 3. Wattel lib. 2. §. 254. libr. 3. §. 281. e 286.*

(30) *Vinn. ad L. 2. §. 3. ff. ad Leg. Rhod. Weissen. ed altri, Gloss. di detta Legge §. 15. Lubeck de avaries n. 6. e 10. Loccen. lib. 2. cap. 8. n. 5. Pufendorf lib. 2. cap. 2 §. 6. Grot. libr. 2 cap. 20. §. 52. Marquard. de iur. mercat. lib. 3. cap. 4. num. 38. Kurick ad ius mar. hans. tit. 8. artic. 4. Stracc. de naut. par. 5. sect sed nec est §. 1. Casareg. disc. 46. num. 21 & seq. „ ivi „ si magister navis captas a Piratis navim redemerit, promissa pecuniæ summa, pro qua ipse captivus interim maneat, liberandus erat ab omnibus mercatoribus pro rata, & æstimatione mercium cuiuscumque, & ipsius navis „ Hæv. de commerc. nav cap. 13. n. 15.*

(31) *Valin tit. des prises per totum, Emerigon chap. 12. sect. 21. §. 10.*

Reale del 24 Giugno 1778, e l' Ordine del Consiglio di S. M. Cristianissima dell' 11 Ottobre 1780.

38. Una nave riscattata deve esser munita dal Predatore di un viglietto, che dichiarando la di lei liberazione, gli serva di passaporto, e libero salvocondotto per quelli della stessa Nazione, all' effetto di pervenire al suo destino, il quale è spiegato in detto viglietto. Ella è dunque sicura da qualunque nuovo arresto, ogni volta che il Capitano eseguisce fedelmente le condizioni che sono stipulate nel viglietto di riscatto; ma se egli manca in alcuna forma alle medesime, o ad alcuna di esse, allora per difetto di condizione si rende soggetto ad esser nuovamente arrestato da quelli della Nazione stessa, a cui ha pagato il suo riscatto, e questo è un caso nuovo, ed una nuova perdita, che è a carico degli Assicuratori, se il riscatto è fatto per conto loro, ed a quello dell' Assicurato se hanno ricusato di aver parte nel riscatto: E questa disposizione ha altresì luogo per qualunque accidente diverso segua la perdita (32): Nè questa perdita libera il Capitano, la nave, ed il carico da dover pagare il primo riscatto, per cui resta sempre ipotecato il tutto, a meno che non vi sia l' espressa condizione, che il pagamento non deva aver luogo che al salvo arrivo. Patto che non sarebbe nè ingiusto, nè esorbitante, anzi molto conveniente, e uniforme alle regole dell' equità, e della discretezza, ma che può difficilmente sperarsi dalla rapacità dei Corsari, i quali nei loro contratti non sono molto scrupolosi, e riconoscono per sola legge il proprio interesse, ed a questo unicamente dirigono le loro mire.

39. Una eguale disposizione ha altresì luogo ancorchè la nave perisca dopo il riscatto per naufragio, e non si salvino nè essa, nè il suo carico: non estinguendosi nel depredante l' azione libera per conseguire il prezzo del riscatto senza condizione stipulato: sebbene la deperizione del soggetto ipotecato renda inefficace l' esercizio dell' ipoteca speciale.

40. L' *Emerigon* propone il caso proposto a lui in modo di curiosa questione, e referisce di averne tenuto propo-

(32) *Valin art.* 19. *tit. des prises, e nel suo tratt. des prises chap.* 11. *sect.* 2. *e* 3. *Pothier n.* 137. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 21. §. 11.

sito con i Negozianti di Marsilia, e di averne interrogato quelli di Londra.

41. Naufragata intieramente la nave, per cui il Capitano aveva consegnato al Predatore una cambiale sopra i suoi armatori, ed uno dei suoi Offiziali in ostaggio, presentata questa ai medesimi ne recusano l' accettazione, e il pagamento, atteso il seguito naufragio, e in conseguenza l' ostaggio è ritenuto dal Predatore. Nasce dunque la questione se la cambiale del riscatto deva annullarsi per il seguito naufragio, e contro chi deva dirigere le sue ragioni la persona rimasta in ostaggio, all' oggetto di conseguire la sua libertà, che il Predatore è in diritto di denegarli fino al compimento della promessa a lui fatta.

42. L' Autore dopo avere riportato lungamente le ragioni che ciascuno degl' Interessati in simil questione ha diritto di promuovere, conclude che gli Armatori, ed i Caricatori della nave sono quelli che di ragione sono tenuti al pagamento del riscatto non ostante il totale naufragio della nave, e del carico; Giacchè ciò che opera il Capitano è autorizzato a farlo nella qualità di loro legittimo Procuratore, ed acquista ad essi secondo la regola sopra esposta ciò che riscatta dal Predatore, ed in conseguenza tornando ad essi la proprietà, tornano essi a correrne liberamente il rischio, e devono attribuire alla loro disgrazia se non hanno voluto, o non hanno potuto convenire con i loro Assicuratori sopra il riscatto, o formare nuove sicurtà, giacchè le prime han-

(33) *Emerigon chap.* 12. *sect.* 21. §. 12. Risposta data dai Negozianti di Londra al detto quesito.

Londra 11 Ottobre 1782.

I Proprietari della nave sono assolutamente obbligati di pagare le tratte del Capitano per l' ammontare del riscatto, e con questo procurare la liberazione dell' ostaggio. Quì in Inghilterra la Legge ve gli obbliga; e quanto ai loro disborsi devono indirizzarsi ai loro Assicuratori tanto per l' ammontare del riscatto, che per la perdita della nave. Ma non è quì deciso se gli Assicuratori devino pagare al di là del cento per cento. E vi sono al momento presente due casi al Caffè di Lloyds (che è il Caffè degli Assicuratori) ancora indecisi per sapere come gli Assicuratori sieno obbligati a pagare. Il naufragio non estingue in alcuna maniera il debito del riscatto, perchè essendo questo un atto fatto dal Capitano per il bene dei Proprietari, questi vi sono responsabili, come se l' avessero fatto eglino stessi.

no avuto il loro fine col primo sinistro; e così fu convenuto dai Negozianti di Londra (33), allegando l' autorità delle Leggi d' Inghilterra come ben precise su questo punto.

43. L' altro mezzo con cui la presa fatta dai Nemici può esser liberata, è quello della ripresa al Nemico medesimo, o ad altro, in poter di cui sia passata.

44. E' questa una materia vastissima, e complicata, e che abbraccia non meno molte questioni di Gius pubblico, che relative al privato interesse degli Assicuratori, ma secondo il nostro oggetto deve unicamente riguardarsi per quella parte che può attaccare il Contratto di Sicurtà, lasciando ad altri il pensiero di esaminarne l' importanza rispetto al Gius pubblico.

45. La liberazione della presa può dunque aver luogo, o per generosità del Depredante, o per ripresa fatta dall' Equipaggio medesimo, o finalmente per ripresa fatta casualmente da un Terzo sopravvenuto.

46. Comunque succeda la liberazione volontaria, si è superiormente fissato, che ciò non altera punto il Contratto di Assicurazione; poichè dal momento che una Nave è in alto Mare arrestata, e condotta in un Porto diverso da quello per cui era destinata, l' atto della presa è consumato, sebbene in seguito la Nave sia rilasciata per Sentenza che la dichiari illegittima, o per qualunque altro avvenimento.

47. Ed è parimente stabilito, che gli Assicuratori non possono dispensarsi dal pagare le somme per essi assicurate sotto il pretesto che la Nave sia stata liberata dal Corsaro, o da altri dalle sue mani (34): E l' *Emerigon* riporta su questo proposito le puntuali Decisioni in termini indubitati; restando in facoltà dell' Assicurato o di prevalersi dell' abbandono, o di agire contro gli Assicuratori, non ostante la clausula *franchi di avaria*, per la refezione in contributo dei danni, e spese sofferte in conseguenza di questo caso fatale.

48. Nel caso però, che il Nemico o per forza di tempo, o per qualunque circostanza sia necessitato ad abbandonare la Nave presa, questa Nave deve rendersi ai Pro-

(34) *Emerigon ch.* 12. *sect.* 22. §. 1.

prietarj, o a quello a cui appartiene, come sarebbe agli Assicuratori, in caso avesse avuto luogo la renunzia all' incetta, purchè sia reclamata al termine di un anno ed un giorno, ed ancorchè tal presa sia fatta dopo che sia stata per più di 24 ore nelle mani dei Nemici.

49. Il *Valin* paragona questo salvaggio a quello del naufragio, e sostiene che si deve il terzo dell' importare di questo recupero a quello, che avendo trovata la Nave abbandonata, la riconduce a salvamento in un Porto, e la restituisce ai Proprietarj (35).

50. Ma questa regola è limitata, allorquando il Corsaro abbandonasse la preda nel viaggio dopo di averla tenuta per un debito tempo, e levata dai Mari, nei quali fu presa senza alcuna persecuzione, e così in tempo che n' era Padrone libero, ed acquistata a se; in questo caso, chi la ritrova e recupera, ne resta padrone (36). E questo ha luogo non solo se il Nemico avesse lasciata guardia in essa preda, perchè conserva il dominio per mezzo di tal custode, ma ancora quando l' avesse abbandonata senza custode, per mezzo del quale si verificherebbe l' abbandonamento, e sua forma, nel che per altro non mancano difficoltà, e in dubbio si presumerebbe che l'abbandonamento fosse necessario.

51. L' altro mezzo per recuperare la presa è quando lo stesso Equipaggio, colta un' occasione opportuna, si ribella, e scampa dalle mani del suo Predatore; e in qualunque tempo ciò segua, tornano le cose al primiero stato di libera proprietà dei respettivi Interessati, nè il Predatore ha alcun diritto di perseguitare la preda che non ha custodita, giacchè unicamente la custodia è quella che lo mantiene in possesso; e scosso una volta il giogo, torna ciascuno a riprendere i suoi diritti (37).

(35) *Consolato del Mare cap.* 247. *Valin tom.* 2. *pag.* 241. *Targa cap.* 46.

(36) *Targa d. cap.* 46. *n.* 11. *Loccen. lib.* 2. *cap.* 4. *n.* 4. *Posth de manuten. observ.* 30. *n.* 5. *Rot. Roman. dopo il med. dec.* 546. *n.* 4.

(37) *L.* 3. §. 2 *ff. de acquir. rerum dom.* „ quidquid eorum cœperimus eousque nostrum esse intelligitur, donec nostra custodia coercetur; cum vero evaserit custodiam nostram, & in naturalem libertatem se receperit, nostrum esse desinit, & rursum occupantis „ *Wattel libr.* 3. §. 213. *e* 228. *Valin tit des prises art.* 8.

52. L' Equipaggio poi non ha diritto di appropriarsi questa ripresa, perchè essendo egli in dovere di difendere, e conservare la Nave, è anche nell' obbligo preciso di recuperarla se gli è permesso, e questo fatto non è che l' esercizio del proprio dovere, il quale però deve essere ricompensato con una discreta remunerazione, che le Leggi, e i Dottori dicono doversi regolare secondo l' arbitrio dell' Uomo onesto, che è quanto dire, considerata la natura del caso, la ricchezza del carico, e le circostanze che hanno servito nella liberazione (38).

53. Venendo alla ripresa fatta da un Terzo, conviene premettere coll' illustre autorità del *Grozio*, che secondo il costume generale delle Nazioni, chiunque fa la guerra nelle forme, e con autorità pubblica, si fa padrone di ciò che acquista sopra il Nemico, e radica in se il dominio della cosa acquistata (39).

54. E lo stesso è stabilito dalla Giurisprudenza Romana (40), da cui si fissa la regola, che per diritto delle Genti, quel che è preso al Nemico si addice subito al dominio del Predatore.

55. Divisa però su questo punto è l' opinione dei Dottori per determinare quale sia il tempo atto, e conveniente a formare questa consolidazione di dominio. Sostengono alcuni, che la cosa presa al Nemico appartiene al Predatore nell' istante medesimo che egli ne prende il possesso, senza che vi sia necessario alcuno intervallo di tempo, ed avanti ancora che il Predatore l' abbia portata in Luogo di sicurezza (41). Altri poi più discretamente sostengono, che non possa dirsi effettivamente radicato il dominio della presa nel Predatore, fino a che egli non l' abbia portata in Luogo di

(38) *Targa d. cap.* 46. *Emerigon ch.* 12. *sect.* 24. e 25.

(39) *Grot. lib.* 3. *cap.* 6. §. 1. e 2. „ ivi „ iure gentium non tantum is, qui ex iusta causa bellum gerit, sed & qui vis solemni, & sine fide modo quæ dominus fit eorum quæ hostis eripit .... quod dominium quoad effectus externos licet appellare „ *Puffendorf lib.* 8. *cap.* 6. §. 17. *Wattel lib* 3. *cap* 13.

(40) *L.* 5. *e* 7. *ff. de acquirend. rer. dom.* „ quæ ex hostibus capiuntur iure gentium statim capientium fiunt §. 17. *instit. de rer divis.*

(41) *Burlamac dirit polit. p.* 6. *ch.* 7. *n.* 16. *Lux sur Wolf* §. 1204. *Dabrèu par.* 1. *cap.* 3. §. 5.

sicurezza, e messa al coperto dalla persecuzione dei Nemici; dimodochè per tutto il tempo che trovasi in alto Mare ne abbia il possesso, ma non il dominio, potendo esset soggetto ad esserne spogliato per quello stesso diritto con cui ha inteso di acquistare (42).

56. La pratica attuale per altro ha stabilita una del tutto differente opinione, quale è quella, che il Predatore acquisti il dominio della presa, subito che ne ha potuto pacificamente ritenere il possesso per il corso di 24 ore, sebbene non l' abbia condotta in Luogo di sicurezza (43).

57. Su questo proposito conviene opportunamente distinguere rispetto alla ripresa il caso in cui la presa sia stata fatta dai Pirati, o Ladri di Mare, da quello in cui siasi eseguita da veri Nemici dichiarati, o che abbiano un titolo tollerato di ciò eseguire. Nel primo caso non vi è questione, che la presa, se si riprende anche da un Terzo, deve restituirsi al suo Proprietario, secondo la regola sopraccennata, per la ragione che mancando egli di un diritto di acquistare, il Proprietario non ha perduto mai il suo dominio, e la ripresa si considera come quella fatta di cose furtive, qualora però vi concorrano quelle circostanze che si è sopra riportato; laddove al contrario, quando il Nemico sotto gli auspicj del diritto di guerra, e rivestito di pubblica autorità si è impadronito della nave, e del carico, questo titolo riconosciuto per legittimo, aggiudicando al medesimo il dominio, e il primo Proprietario rimanendone spogliato, la ripresa che n' è fatta sopra di lui muta aspetto, perchè si considera come una presa fatta a danno del nuovo Padrone, e il nuovo Predatore ne acquista per la stessa ragione il dominio: Lo che punto non lede nè l' equità, nè la giustizia, perchè si tratta di acquistare una cosa, che è già liberamente in possesso al Nemico (44).

58. Secondo le Leggi di Spagna, le cose riprese sono

(42) *Grot. lib. 3. cap. 6. §. 3. Puffendorf lib. 8. cap. 6. §. 17. Wattel lib. 3. cap. 13 n. 156.*

(43) *Emerigon ch. 12. sect. 23. §. 1.*

(44) *Grot. lib. 3. cap. 16. Marquard. lib. 2. cap. 4. n. 40. cap 5 num. 75. Wattel lib. 3 cap. 13. n. 196. Dabreù par. 2. cap. 5. §. 2. Cleirac de la iurisdition art. 34. p. 452.*

fedelmente restituite agli antichi Proprietarj, se le Navi del Rè le hanno riprese, o in qualunque forma sono state recuperate dal Rè con la forza, o coll' aggiustamento, e trattato di Commercio, per l' obbligazione che ne ha il Rè di difendere, e guardare i suoi Sudditi, e il Mare dai Corsari, e liberarli da quelli (45).

59. Lo stesso è stabilito in Francia per mezzo di una Ordinazione del 15 Giugno 1779, in cui è prescritto 1. Che le Navi che saranno state riprese dai Corsari armati in corso, *dopo essere state per* 24 *ore nelle loro mani*, apparterranno ai medesimi nella totalità; ma nel caso che la ripresa sia stata fatta nel corso delle 24 ore, il diritto di ripresa non sarà che di un terzo del valore della Nave ripresa, e suo carico: E per quelle riprese che saranno fatte da Bastimenti Regj, nel modo che sopra S. M. aggiudica a se stesso la ripresa, riservandosi di gratificare chi avrà contribuito alla medesima: Ma con successiva Ordinanza diretta alle Camere del Commercio del Regno sotto dì 30 Agosto 1779 dichiarò, che tali riprese intendeva cederle a vantaggio dei Proprietarj, Armatori, e Caricatori che avessero legittimamente giustificata la loro proprietà.

60. Lo stesso si usa in Olanda, in Inghilterra, ed in Svezia; ed è ciò conforme a quelle massime, che ogni Sovrano si fa gloria di professare per la felicità dei suoi Sudditi (46): Ma per identità di ragione, e per quella reciprocità, e relazione che è fra i Principi, e i Sudditi, se in qualunque tempo un Bastimento di Armatore particolare riprende dalle mani del Nemico una Nave, o qualunque altra cosa appartenente al Sovrano, questa ritorna nel dominio del Sovrano medesimo, mediante la reintegrazione delle spese, e danni, e condegno regalo (47).

61. L' Assicurato però essendo in facoltà di far la rinunzia d' incetta all' Assicuratore, al momento che sente fatta la presa, questa tiene non ostante la ripresa nel ter-

(45) *Cleirac p.* 453.

(46) *Valin traitè des prises chap.* 6. *sect.* 1. *n* 8 *p* 88. *Puffendorf libr.* 8. *cap.* 6. §. 22. *Grot. lib.* 3. *cap.* 9. *Binkersoek lib.* 1 *cap.* 20. *e lib.* 3. *cap.* 6. *Wattel lib.* 3. *cap.* 14. §. 207.

(47) *Targa cap.* 46. *n.* 5. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 23. *in fin.*

mine delle ore 24, e sono essi obbligati a pagare il sinistro; ma in tal caso la ripresa è per conto loro, ed eglino sono tenuti a pagare il diritto di ripresa, che sebbene fatta nel corso delle 24 ore, ascende almeno a un terzo della sua valutazione attuale.

62. E' finalmente da osservarsi a questo proposito, che all' oggetto che per la ripresa possa il nuovo Predatore acquistare a se stesso il dominio della cosa predata, si rende necessario, che il fatto della prima depredazione sia legittimo, e tale che possa dirsi valida la presa. Poichè se il primo Predatore avesse agito contro le leggi della guerra, la detenzione per un tempo anche maggiore delle ore 24, non lo fa legittimo possessore, e per conseguenza non acquista a se stesso, e non li compete altra azione che quella del *diritto di ripresa* (48).

63. Concludendo la discussione di questo articolo, fanno gli Autori la questione, se invece di riprendere la nave, o il carico depredato, accada di impossessarsi di un biglietto di riscatto, e di un Ostaggio di una Nave, che mediante tal prezzo siasi riscattata, abbia questo Predatore un diritto a riscuotere il prezzo del riscatto, e a ritenere l' Ostaggio fino a che non ne sia seguito il pagamento.

64. Il biglietto di riscatto è la prova dell' obbligazione medesima, onde il Predatore non acquista niente di più che ciò di cui di fatto s' impadronisce; onde è stabilito che le obbligazioni non cadono in questo materiale possesso (49).

65. In quanto all' Ostaggio è indubitato, che egli acquista dal momento della ripresa la sua libertà, senza che possa il nemico domandare niente dal medesimo perchè si è lasciato spogliare del pegno che aveva in mano con quella forma medesima con cui l' aveva acquistato. Rispetto poi al viglietto di riscatto, è molto giusta la distinzione che ne fanno gli Autori in tre diversi aspetti (50).

1. Se l' ostaggio messo a terra dal primo Predatore è rite-

(48) *Emerigon loc. cit.*

(49) *Puffendorf lib. 8. cap. 6. §. 19. e 20.* „ ex sola chirographi, seu nominis præda, & bellica apprehensione nullum ius, vel actio acquiritur privato militi, nec per eum Principi belli „ *Olea de cess. iuris tit 4. qu. 10.*

(50) *Valin tit. des prises art 8. Emerigon chap. 12. sect. 23. §. 8.*

nuto prigioniero, è necessario di procurare al medesimo la libertà, o ciò sia a spese della nave riscattata, o in qualunque altra maniera, ancorchè il viglietto di riscatto non siasi trovato al bordo al corsaro preso, lo che combina col caso superiormente allegato.

2. Se il viglietto di riscatto è accompagnato da una lettera di cambio tratta dal Capitano riscattato, e che questa lettera sia stata negoziata di buona fede all' ordine di un terzo colla clausula = *valore ricevuto contanti* = ella deve essere pagata dai Proprietarj della nave riscattata, sebbene l' ostaggio abbia acquistata la sua libertà; ciò è per favorire il Commercio, secondo le Leggi del quale il viglietto girato colla detta clausula non ammette eccezioni (51), e combina con quanto dispongono le Leggi particolari d' Amsterdam, di Svezia, e d' Amburgo sopra riferite.

3. Finalmente se la lettera non è stata negoziata = *per valuta ricevuta in contanti* = e che l' Ostaggio sia in libertà, allora la nave riscattata è libera da qualunque obbligazione, rispetto al primo Predatore, il quale per la sua disfatta ha perdute *le azioni*, che il corso gli aveva fatto acquistare.

66. E ciò giustamente si sostiene, perchè un' azione è un diritto intellettuale, egualmente incapace di materiale possesso, che di fisica ripresa, e perciò conclude giudiziosamente il lodato *Emerigon* (52) = On n'acquiert dans la = guerre, que les choses qu' on prend, & qu' on detient = réellement; mais ici l'orage est un ami, & le billet de = rancon n'est rien de plus qu'un simple papier.=

67. Nell' anno 1795 il Sig. de Martens Professore nell' Universirà di Gottinga ha pubblicato un utilissimo Saggio sopra gli armatori, le prese, e le riprese, nel quale si fa la storia degli armatori, e loro diritti moderni; si esamina i principj del diritto universale delle genti sul soggetto delle riprese; ed i principj del diritto positivo delle genti sul soggetto dei riscatti.

68. Si esamina altresì la questione delle prese fatte per

(51) *Baldasseroni Leggi, e Costumi del Cambio par.* 1. *cap.* 2. *s.* 14.
(52) *loc. cit.*

collusione; non meno che quella dei casi di avere l' armatore condotta la presa nei Porti stranieri: Caso, che quanto è proibito da tutte le particolari Ordinazioni del corso, altrettanto è ovvio in tutte le guerre.

69. E finalmente si tratta diffusamente tutta la materia delle prese, e riprese secondo le Leggi, i Trattati, e gli Usi delle Potenze marittime dell' Europa, delle quali si riportano le Leggi, e le Consuetudini tanto antiche, che moderne.

70. Il *Park pag. 66. e molte segg.* parlando diffusamente sulle prese fissa diversi principj in ciò che concerne l' interesse degli Assicuratori.

71. Tra l' Assicurato, e l' Assicuratore si considera come perduta la nave stata presa, onde sebbene non ne sia seguita la condanna finale, e non sia stata condotta in alcun Porto, o Scalo nemico, l' Assicuratore è tenuto al pagamento del sinistro.

72. Se però, o prima, o dopo la condanna i Proprietarj la recupereranno, pagando il salvaggio, gli Assicuratori devono pagare la perdita, che ha effettivamente sofferto l' Assicurato.

73. Se il sinistro è stato pagato dagli Assicuratori avanti il riscatto, hanno questi il diritto di essere ammessi al benefizio della restituzione subentrando nel posto dell' Assicurato.

74. La presa essendo stata dichiarata illegale, ma le spese, e i trattenimenti essendo grandi, se l' Assicurato avrà fatto di buona fede una transazione per la liberazione della nave, gli Assicuratori saranno giudicati responsabili delle spese di questa transazione.

75. Questo caso è molto ovvio, e molte Sentenze ho sopra allegate sulla questione, e precisamente per la liberazione della nave Sofia Ulrica Capitano Hartoy, e della nave Minerva Capitano Semelman, che nell' anno 1797 furono riscattate mediante una transazione passata col mio mezzo, che poi fu repartita colle Sentenze del Magistrato dei Consoli di Mare di Pisa sopra i Ricevitori, e Assicuratori. Lo che ebbe parimente luogo per le Transazioni, e Giudizi fatti in Spagna tanto sulle navi dei Capitani Gregorini, e Trevisano con Lodo del Sig. Console Gervasone in Genova; e

coll' altro del 9 Agosto 1786 degli Arbitri di Livorno da me riportato nel Tomo III. Cap. 21.

76. E modernamente sulle Transazioni passate in Spagna egualmente per l' arresto della nave Carolina Capitano Olof Nordquisd; e dell' altra nominata l' Atlante del Capitano Magnus Westemack. La prima liquidata contro gli Assicuratori con Sentenza del 20 Settembre 1798, e l' altra con Sentenza del 20 Gennaio 1799, ambedue contro gli Assicuratori d' Amburgo.

77. E questo ha luogo non solamente allorquando le spese dei Giudizj hanno portato l' effetto utile della liberazione della nave, e carico; ma anche quando o per consenso degl' Interessati, o per l' autorità del Giudice l' Assicurato ha agito per tal liberazione, e non ha ottenuto l' effetto. Lo che fu deciso nella celebre Causa della liberazione della nave Teti Capitano Monteverdi con Sentenza del 18 Marzo 1785.

78. E modernamente per i Giudizi sostenuti a Malaga, ed a Parigi per la liberazione del carico della nave Maria Caterina Capitano Tagen con Sentenza del 20 Agosto 1800.

79. In Inghilterra avanti il Decreto dell' anno 19 di Giorgio Secondo, che abolisce le sicurtà per modo di scommessa, la ripresa produceva un considerabile effetto sopra il contratto di assicurazione: Ma adesso questo fatto non porta alcuna alterazione tra l' Assicurato, e l' Assicuratore; e alla pag. 78. stabilisce l' opinione dei diversi Scrittori sull' articolo della presa, e ripresa nel modo superiormente riportato, allegando il *Grot. de iure belli lib. 3. cap. 6. §. 3. il Binkersoek quæst. iur. pub. lib. 2. cap. 4. Rocc. de assecur. not. 66*: E rapporto alle Leggi d' Inghilterra allega il Decreto dell' anno 19 di Giorgio Secondo cap. 37; e molti casi decisi con grave dibattimento coerentemente alla nominata Legge Brittannica.

80. Se la nave sarà recuperata prima che l' Assicurato abbia domandato il pagamento del sinistro, l' Assicuratore non sarà tenuto, che al pagamento del danno, che si verifichi al momento della fatta domanda. Così se la nave sarà restituita in un tempo posteriore al pagamento del sinistro, gli Assicuratori entreranno in luogo dell' Assicurato, e go-

deranno tutti i benefizj resultanti da questa restituzione.

81. Il *Waskett pag.* 72. stabilisce, che gli Assicuratori sono tenuti a tutti i danni, e accidenti che procedono da qualunque arresto, detenzione, o rappresaglia, eccettuato il solo caso, che possa provarsi, che l' Assicurato con deliberato consiglio abbia voluto esporre la nave, o il carico a tale accidente, occultandone l' intenzione per non esporsi a un maggior premio. Ma se nella nave, o carico sono state caricate delle mercanzie di contrabbando da altre persone senza cognizione dell' Assicurato, e così il bastimento sia stato esposto all' arresto, o alla preda, ciò non fa alcuna variazione al contratto, giacchè gli Assicuratori sono per Legge tenuti al danno della preda, e dell' arresto, se non hanno convenuto espressamente *di essere franchi di arresti*.

82. Un caso di questa natura fu ultimamente proposto nella Piazza di Livorno. Nel Gennaro 1801 era stata fatta una sicurtà sopra nave Svedese per Amburgo col patto = *franchi di rappresaglia per parte degl' Inglesi nel* = *Mediterraneo* = Le circostanze politiche non permessero alla nave di cominciare il viaggio per il blocco, che si faceva dagl' Inglesi: L' Assicurato pretendeva accaduto il sinistro. Consultato io dagli Assicuratori fui di parere, che se erano franchi della rappresaglia, anche usciti dal Porto, lo fossero egualmente dalle conseguenze del timore di questa medesima rappresaglia, per cui la nave non poteva cominciare il suo viaggio. Gli Assicuratori avevano corso il risico per qualche tempo, essendo già le mercanzie caricate: ma tuttavolta per evitare una questione aderirono alla restituzione di una parte del premio.

83. Parla anche questo Autore del tempo, e del caso in cui per la preda seguita si passi d' uno in un altro il dominio della cosa predata, distinguendo il fatto del Pirata da quello dell' Armatore legittimo.

84. Nelle sicurtà a noi incognite, ma tanto frequenti in alcuni tempi in Inghilterra col patto = *interesse*, o *non interesse* = e colla renunzia *a qualunque recupero*, o *salvaggio*, molte questioni si fanno in rapporto alla *ripresa*, o alla liberazione della nave accaduta dopo la presa, o la condanna di confiscazione.

85. Riporta molti casi decisi sopra tale articolo tutto particolare dell' Inghilterra; e tratta in seguito molto diffusamente la materia del passaggio legittimo del dominio per l' effetto di stabilire i diritti di ripresa, e quelli che competono ai Proprietarj, o agli Assicuratori nei respettivi casi.

86. L' *Azuni tom. 3. pag.* 311. tratta con molta estensione questa materia, riportando i principj di gius pubblico, le opinioni degli Autori, e le Leggi, e i Trattati particolari delle Nazioni, che hanno fissato delle regole, e delle convenzioni sopra tutti gl' importanti oggetti, che abbraccia questo articolo.

87. Egli definisce la preda per un arresto di nave seguito in tempo di guerra con animo di depredarla, d' impossessarsi della medesima, e di spogliarne della proprietà il vero Padrone: Che può però il Predatore nel procedere all' arresto, o depredazione della nave avere due oggetti diversi, l' uno d' impadronirsi della medesima, e del suo carico, e allora dicesi preda propria, ed assoluta: e l' altro di prendere soltanto gli effetti del nemico, o le merci di contrabbando, che vi si trovassero caricate, ed in questo caso si considera come un arresto senza animo di privarne il Suddito di Potenze amiche.

88. Con questa distinzione nel decorso anno 1799 la Commissione Imperiale Austriaca stabilita in Livorno per l' esame degli arresti, procedè a formare un processo di confisca sulla pollacca nominata Anna Caterina del Capitano Michele Rilcovich Ragusco, che poi assolvè, e l' affare essendosi reso molto impegnoso ne furono pubblicati i motivi in stampa sotto dì 29 Settembre 1799. Questo processo può servire di molta norma ai Pratici, tanto rapporto al sistema di questi Giudizj, quanto rapporto ai diritti di visita, e di discarico.

89. In qualunque maniera però che segua la preda, o provenga questa giustamente da nemici dichiarati, o ingiustamente da neutrali, ed amici, si considera sempre per un caso fatale a carico degli Assicuratori.

90. Quello che dicesi rapporto alla baratteria, che non sempre è a carico degli Assicuratori, e che dà loro in ogni caso un' azione di regresso contro colui, che abbia commes-

sa, o coadiuvata una frode, ha egualmente luogo nel caso delle prede: perchè se di fatto vi è colpa nel Capitano, o in alcuno che dipenda dall' Assicurato medesimo, gli Assicuratori non sono tenuti, o hanno il diritto di rivalersi contro il reo, e complice di mancanza, o di negligenza.

91. Questo Autore passa in seguito a parlare dei diritti che possono aversi per la nullità, o illegittimità delle prede, indicando i principj, e le questioni, delle quali è suscettibile questa materia: onde è che ad esso intieramente mi rapporto.

92. Diverse questioni sono state fatte in Toscana, e con mio intervento, sopra le dichiarazioni di prede, il giudizio delle quali in ordine alla costante Legge di neutralità vegliante in Toscana, e che fu solennemente rinnovata nel primo Luglio 1778, è di competenza del Governatore di Livorno, la di cui Sentenza si pubblica dopo la Sovrana Approvazione.

93. Il primo, e più strepitoso fu nell' anno 1779, in cui il corsaro nominato il Ranther comandato dal Capitano Gio. Roach Inglese avendo depredata la tartana l' Adelaide del Capitano Francesco Blanc Francese da Livorno per Marsilia dopo il più strepitoso Giudizio fu giudicato per la nullità della presa, e condannato il Capitano Roach, e con esso i Sigg. Gentil & Orr suoi mallevadori alla refezione di tutti i danni cagionati ai Proprietarj del bastimento, e carico con Sentenza del 2 Marzo 1799; E non meno strepitoso fu il Giudizio della liquidazione di detti danni, che si conserva nel Tribunale di Livorno negli atti delle Cause delegate.

94. Egualmente con Sentenza del 12 Agosto 1796 fu dichiarata nulla, illegittima, e di niun valore la preda fatta dal corsaro Savojardo comandato dal Capitano Raffaello Accordo o sia Cardone di un bastimento Genovese nominato l' Artiglieria del Padrone Caribaldi, e condannato il Corsaro, e suoi Armatori al pagamento di tutti i danni cagionati ai Proprietarj del bastimento, e del carico, come dagli atti di num. 1642 di detto anno esistenti in detto Tribunale. All' incontro nel detto anno 1779 fu assoluto il Capitano Guglielmo Hill del corsaro nominato il Falco Inglese per la preda fatta della tartana nominata la Vergine del Carmine

del Padrone Mariano Becugni Corso con bandiera Francese, che si pretendeva arrestato dentro il tiro del cannone della Piazza di Livorno, e ciò con Sentenza del 15 Nov. 1779.

95. E successivamente nell' anno 1783 fu dichiarato non costare di alcuna trasgressione contro la Legge di neutralità del Porto di Livorno, in occasione della preda fatta dal corsaro la Vespa del Capitano Tommaso White Inglese del pinco San Francesco Capitano Biagio Aubin della tartana Sant' Antonio Capitano Gio. Batista Garibaldi, e della tartana la Vergine della Guardia Capitano Gio. Salvadore Guegon tutti Francesi; E ciò con Sentenza del 12 Marzo 1783, stata confermata in revisione per una Delegazione straordinaria dai Consoli di Mare di Pisa. Ma non ostante le due conformi Sentenze furono assoluti i Soccombenti dalle spese, e dai danni, che avevano cagionato col sequestro del Corsaro.

96. Ho allegati superiormente gli esempj dell' anno 1796 e 1797, nei quali per caso impensato entrarono in questo Porto due bastimenti Genovesi stati predati dagli Algerini, che con Decreto dell' Auditore del Governo furono dichiarati di buona preda a favore del Regio Erario (54): Ma dalla Sovrana Clemenza restituiti ai respettivi Proprietarj del bastimento, e del carico, senza prendere alcun diritto di salvaggio.

(53) Il Padrone Giacomo Chiozza del pinco nominato Santa Chiara di bandiera Genovese fu condannato per buona presa con Decreto del 12 Maggio 1799, e restituito con Rescritto di condonazione del 30 Giugno d. Era stato arrestato da Corsaro Algerino.

Il Padrone Alessandro Pesante della tartana l' Assunta Genovese fu condannato con Decreto del 19 Giugno 1797, e rilasciato con Rescritto di condonazione del 30 Giugno detto.

DELLE
ASSICURAZIONI MARITTIME
PARTE SESTA

TITOLO PRIMO

Della prova del risico.

LA prova del risico, che ha formato il soggetto del Contratto di Assicurazione, è indubitatamente a carico dell' Assicurato, il quale agendo per l' esecuzione del Contratto, deve concludentemente giustificare il fondamento della sua intenzione, che è quello della esistenza fisica della cosa assicurata nel pericolo individuo di cui ha contrattata la vendita con gli Assicuratori (1).

2. Imperocchè essendo il risico, come altrove si è giustificato, il principal fondamento, e il requisito più essenziale di questo Contratto; dalla di cui giustificazione dipende principalmente la validità, o insussistenza del medesimo, non potendo sussistere per difetto di sostanza, qualora l' Assicurato concludentemente non provi, che al tem-

(1) *Leg. exceptionibus ff. de probat: Stracc. de assec. gloss. 6 in princip. e gloss. 11. n. 56. Santer. de assec. par. 4. n. 46: Giurba observ. 70. n. 8. Casareg. de commerc. disc. 13. n. 14. e disc. 142. n. 34. Rota Ianuen. de mercat. dec. 69 n. 1. Rot. Rom: dec. 369. n. 2. part. 19. rec. e la Rota Fior in una Liburnen: Assecuration 20 Giugno 1744. art. 2. in princ. av. l' Aud. Fiacetti, e nella Liburnen: Assecuration. seu sponsionum 6. Maggio 1753. av. l' Audit: Bizzarrini. §. 72. n.* ivi „ seguendo adunque il sinistro è indispensabilmente obbligato l' Assicurato non solo a provare la causa per il sinistro avvenuto, ma deve altresì far la prova del risico, cioè di avere esposto al pericolo cose a se pertinenti, ed equivalenti alla somma assicurata, altrimenti il contratto non può sussistere, nè può eseguirsi „ *la Rota di Genova nella Ianuen. Assecur. 16. Martii 1784. av. l' Aud. Ondedei, e in altra del 2 Maggio 1785. av. l' Aud. Pompeo Baldasseroni.*

po della fatta Sicurtà correva un vero risico e pericolo sopra il soggetto assicurato, corrispondente precisamente a quella somma, per cui ha venduto il medesimo agli Assicuratori (2).

3. L' estremo, o sia il requisito del risico dovrebbe, conforme si è anche altrove avvertito, secondo la vera forma del Contratto giustificarsi fino dal principio, e nella stipulazione del medesimo colla prova della caricazione delle merci, ed insieme della pertinenza di quelle all' Assicurato, e della giusta stima, e valore delle medesime, e in tal forma è credibile che si praticasse tra i Mercanti nella prima introduzione di questo Contratto (3); ma ampliatosi semprepiù il Commercio, e però rese più frequenti le occasioni di procurare tali Sicurtà anche in Piazze estere, e remote, per mezzo di Amici, e Corrispondenti, fu introdotto di non farsi in principio la prova del risico, e fu riserbata la giustificazione di questo più essenziale requisito del Contratto dopo accaduto il sinistro (4).

4. Il *Rocco* (5) nelle sue Osservazioni notabili alla materia di Assicurazione ha avanzata la proposizione, che sia peso dell' Assicuratore il provare, che la cosa assicurata non è stata posta in risico, a meno che per litterale disposizione della Polizza non fosse stato convenuto dall' Assicurato di provare a suo tempo la caricazione; ma l' opinione contraria ha generalmente prevalso, ed è comunemente adottata da tutte le Nazioni, per la ragione che l' Assicurazione è, conforme si è provato, un Contratto condizionale, che non riceve la sua perfezione, che allorquando

(2) *Leg. nec emptio ff. de contrahen. empt. Leg.* 1. *e* 7 *ff. de hæred. & act. vend. Rocc. de assecur not.* 3. *num.* 7. *Marquard. de iur. mercat libr.* 3. *de assec. cap.* 13. *num.* 9. *Scacc. de commerc. §.* 1. *qu.* 1. *n.* 129. *Rocca disp.* 97 *num.* 8 *Stracc. de assecur. gloss.* 6. *num.* 6. *Pothier cap.* 1. *art.* 1. *§.* 1. *n.* 11. *Casareg disc.* 1. *n* 10. *e la Rota Fiorent fra le Decisioni marittime dec.* 11. *n.* 7.

(3) *Wolf iur. nat. par.* 5. *cap.* 2. *de contract. qui aleam continent §.* 384. *Mevend, controv. iur. lib.* 23 *Balduc. de assec. dec.* 6. *n.* 9.

(4) *Santern. de assec. part.* 4 *n.* 46 *Giurba observ.* 73. *n* 8. *Casareg. disc.* 142. *n.* 34 *Stypmann ius mar t cap.* 7. *n.* 386 *e la Rota Fior. nella Liburnen. seu Vencta Assecurationis* 12. *Agosto* 1747. *§. varj sono.*

(5) *Rocc. not.* 10. *e* 97.

la cosa assicurata è stata esposta ai rischi marittimi; l' Assicurato adunque deve giustificare di essersi purificata questa condizione: E sarebbe sicuramente contro l' ordine delle cose, che in simili casi gli Assicuratori fossero obbligati a provare una negativa; onde è di ragione che l' Assicurato deva far la prova di questo risico, che è quello su cui si sostanzia il Contratto (6).

5. Le Ordinazioni di Spagna, per le grandiose Sicurtà che si fanno in quei Regni per il Commercio dell' Indie, hanno prescritto quali sieno le prove che l' Assicurato deve fare all' oggetto di poter conseguire in caso di sinistro, e di danno il rimborso dagli Assicuratori, così ordinando al §. 16: „ Tutte le mercanzie, oro, argento, ed altre cose, = che saranno registrate all' estrazione nel Registro Regio a = Siviglia, ed in altre Parti dove le Navi caricano, ed in = qualunque parte dell' Indie il registro sia fatto al loro ri- = torno; la Persona alla quale tali mercanzie, come si è = detto sopra, verranno per la consegna, oppur quello che = la caricherà, in registro saranno stimati Parzionevoli, e = possono recuperare la perdita, o avaria che accaderanno, = e fare una cessione all' Assicuratore, quantunque la mer- = canzia non sia di proprietà della Persona alla quale è con- = segnata. „ Ed al §. 26: „ La testimonianza del registro = alla venuta dall' Indie deve essere stimato il vero carico; = e dal giorno che è registrato deve intendersi caricato, non = ostante che le mercanzie sieno caricate prima, o dopo; = ed il giorno del loro registro sarà stimato quello del loro = caricamento. „ Ed al §. 27: „ Ordiniamo, che chiunque = caricherà mercanzie, manifesterà avanti lo Scrivano, o = Notaro dei Registri il giorno della loro caricazione, e di- = chiarerà il contenuto, e per conto di chi sieno caricate, = mentre si forma il registro, e dal Mercante si deve fir- = mare questa dichiarazione: E questa dichiarazione sarà = egualmente valida che il registro, per recuperare qualun- = que perdita che possa succedere, dagli Assicuratori; ma = dove non sia stata fatta veruna dichiarazione avanti al

(6) *Guidon de la mer chap. 7. n. 3. De Luca de credit. disc. 111. num. 4. Casareg. disc. 13. n. 4. & seq. Emerigon chap. 11. sect. 1.*

= Notaro dei Registri di quello che viene caricato, e per = conto di chi i Soscriventi sono liberi dal risico. „

= Riguardo poi alle mercanzie caricate nei Porti di Spa- = gna per l' Indie, non registrate prima della partenza della = Nave; se vi sarà stato qualche rischio, il libro del No- = taro sarà stimato un registro, con il quale, e col giura- = mento del Caricatore si possa recuperare una perdita, co- = me se fossero state registrate: Ed in mancanza del libro = del Notaro, la prova deve farsi per via di Testimonj. „

= Se l' Assicurato su i ritorni dall' Indie volesse recu- = perare qualche perdita, con lettera del suo Fattore, o al- = tra Persona che gli abbia mandati, o caricati, potrà farlo = col dare sicurtà, che in due anni dopo la Sentenza pro- = durrà la testimonianza del registro, e la presenterà avanti = il Priore, e Consoli, senza che questi la dimandino, o = la ricerchino; e se non la portasse prima che detto tempo = sia spirato, restituirà subitamente come un depositario, = coll' aggiunta di un 33 per 100, se gli Assicuratori insi- = stono sopra questo.

= Non è permesso di far veruna Polizza di Sicurtà di = andata, o ritorno dall' Indie sopra oro, argento, o mer- = canzie che vadino, o venghino senza essere registrate nel = Registro Regio: Ed una Polizza così fatta, sia pubblica- = mente, sia privatamente, non obbligherà gli Assicuratori = a pagare veruna perdita che possa accadere. „

6. Dal Regolamento di Amsterdam §. 47 vengono in- caricati i Giudici di Commercio di non accordare anche in Giudizio esecutivo alcun deposito, o pagamento di sinistro, o perdita, prima che l' Assicurato abbia concludentemente giustificato il risico, coll' esibizione delle Polizze di carico, manifesti, certificati proprj, ed altre giuste prove.

7. Dalle Ordinazioni di Francia vien disposto all' arti- colo 56, che gli Assicuratori sopra di un carico saranno obbligati di pagare le somme da loro firmate solamente per l' ammontare di quello, di cui l' Assicurato proverà la ca- ricazione, e la perdita. Le prove della caricazione, e per- dita degli effetti assicurati saranno comunicati agli Assicu- ratori immediatamente dopo la notificazione della cessione, o abbandono.

8. Il *Valin* comentando questi due articoli, dichiara quali sieno le prove, che l' Ordinanza prescrive doversi dare dagli Assicurati per giustificare la caricazione; cioè il *conoscimento*, o *in caso di perdita del conoscimento*, *il manifesto generale del carico*, *le spedizioni prese agli Ufiziali delle Finanze*, *la fattura particolare con la lettera di avviso del Caricatore*, o *l' attestato del Capitano*, *e dei principali Offiziali*; o *finalmente*, *se il Capitano*, *e gli altri Ufiziali siano periti*, *un attestato del resto dell' Equipaggio* (6).

9. Per altro il *conoscimento*, o sia la polizza di carico è il vero recapito valevole a porre in essere la natura, e qualità del carico, e la prova della pertinenza del medesimo, e che raramente ammette eccezione in contrario (7).

10. Le Ordinanze di Amburgo titolo 13 §. 2 si spiegano in questi termini: „ Sebbene nella Polizza si contenga = una clausula, che in caso di perdita l' Assicurato non = debba produrre niente più che la sola Polizza, con tutto = ciò sarà egli obbligato a provare non solamente la perdita = della Nave, ma ancora che aveva attualmente un interes- = se a bordo, per mezzo della Polizza di carico, e se que- = sta non è alla mano, o che non possa venirci convenien- = teniente per mezzo di alcun' altra legale prova; se pure = non sia stato stipulato nella Polizza espressamente, che = non si deva produrre neppure la Polizza di carico; nel = qual caso però devono essere esibite tutte le altre prove, = e documenti che devono aversi.

= Quando il Padrone, Piloti, o Marinari portano seco = loro delle mercanzie per loro conto, e le fanno assicurare = senza averne una Polizza di carico, saranno obbligati in = caso di perdita di giustificare congruamente, che le mer- = canzie erano di loro proprietà, e che le avevano attual- = mente a bordo, come pure quanto se n' è perduto, e = quanto n' è stato salvato. „

(6) *Valin des assur. art. 57. Guidon de la mer chap. 3. art. 2. Straccha de assecur. gloss 11. num. 55. Santern. de assecur. par. 3. num. 10 & seq. Loccen. lib. 2. cap. 5. n. 16.*

(7) *Valin loc. cit. Lampredi vat. cit §. 24. e più seg. Pothier n. 144 & seq.*

11. Dal Regolamento di Svezia articolo 14 viene ordinato: „ Quando l'Assicurato dimanda rifacimento delle perdite sofferte, deve produrre non solamente la Polizza di Sicurtà, e se fosse Agente di un altro, il recapito che li dà facoltà di agire, ma ancora la polizza di carico, e la fattura, che saranno ammesse come valide prove della sua porzione in quello che è perduto: Ma se nella Polizza vi è una clausula che esenti l'Assicurato dal produrre la polizza di carico in prova della perdita, la clausula sarà valida, ma è obbligato a produrre autenticamente la fattura: E un Padrone Piloto, o altri dell'Equipaggio della Nave che portino mercanzie assicurate, sopra le quali non fu fatta veruna polizza di carico, prenderanno giuramento, che avevano attualmente tali mercanzie nella Nave, e certificheranno ancora la loro propria valuta, e quanto si è salvato, o perduto. „

12. Secondo le Ordinazioni di Bilboa è determinato, che: „ Gli Assicurati devono manifestare, e presentare agli Assicuratori gl'istrumenti giustificativi della caricazione dopo la loro cessione, e prima che ne pretendino il pagamento; quando con una condizione espressa nella Polizza gli Assicuratori non sieno convenuti di rilasciare gli Assicurati da quest'obbligo. „ Ed al §. 39: „ Un Capitano, o Padrone, il quale caricherà mercanzie nella sua Nave per conto proprio, o per commissione, e che le faccia assicurare, sarà obbligato di lasciarle in potere di una Persona, di consenso dell'Assicuratore, una polizza di carico, fattura e conto della medesima, e la loro valuta firmata dal Piloro, o dal Secondo della Nave medesima, sotto pena della nullità della Sicurtà in caso di sinistro. „

13. E finalmente la Polizza di Venezia rinnovata nel 1771, sopra la quale hanno modellata la loro molte altre Piazze di Commercio; parlando sopra mercanzie, all'articolo 9 così si esprime: „ Il rischio assicurato nella sua validità, e quantità dovrà esser comprovato con le consuete polizze di carico, o con equivalente documento; ed il valore sarà calcolato con i conti, e fatture di costo e spese, o con altri adattati, e sufficienti recapiti, ovvero

= sull' appreziamento nell' esteso concordato, lo vagliano, = o non lo vagliano, e con gli stessi fondamenti sarà cal- = colato l' interesse scoperto. „

14. E nella Polizza sopra corpo, e attrazzi di Bastimenti, parimente all' articolo 9 viene dichiarato: „ Il risico = assicurato nella sua realità, e quantità dovrà essere com- = provato con quei documenti che hanno dato titolo all' = Assicurato di farsi assicurare. „

15. Premesse queste particolari disposizioni relative alla prova del risico, fa duopo esaminare questo articolo in due aspetti; in quello cioè che riguarda la Sicurtà sopra corpo, e attrazzi di una Nave, e in quello che riguarda il risico sopra le mercanzie, dovendosi tanto nell' uno, che nell' altro caso concludentemente provare l' interesse dell' Assicurato.

16. Parlando adunque del risico sopra corpo, e attrazzi di una Nave, osserva saviamente l' *Emerigon* (7), che per quanto sia cosa del tutto straordinaria, e quasi da non potersi immaginare, che vi sieno nel Commercio Soggetti tanto per una parte scellerati, quanto per l' altra destri, ed accorti, di supporre l' esistenza di Navi, con adattar loro nome, qualità, e tutte le altre circostanze che pongono in essere la loro realità, quando poi di fatto non sono mai esistite; pure realmente tali enormi attentati si sono veduti, e pur troppo si vedono a danno degli Assicuratori, i quali per conseguenza devono star bene oculati a difendersi da questo nuovo genere di fraude, col prevenirne per quanto è possibile le funeste conseguenze; ed in prova di questa verità riporta egli un fatto occorso in Francia nel 1753, in cui per mezzo di fatture, polizze di carico, ed altri recapiti del tutto falsi, era stato posto in essere l' acquisto, e caricazione sopra più Navi di un carico grani, che non erano mai esistiti, e se n' era incassato il pagamento. L' Autore di questo infame delitto fu condannato alla morte.

17. Non regge dunque intieramente, almeno ai tempi nostri ciò che dice il *Valin*, relativamente alle Ordinazioni di Francia sulla prova del risico sulle Navi, che essendo

(7) *Emerigon chap.* 10. *sect.* 1. §. 2.

Digitized by Google

cioè queste *un oggetto reale*, non hanno bisogno di prova, e non possono dar materia alla discussione, che relativamente alla valutazione, che l' Assicurato ne avesse fatta nella Polizza al di là del suo giusto valore; poichè si è veduto, e pur troppo si vede, che la malizia umana è arrivata al punto di far comparire per oggetti reali, anche le cose non esistenti.

18. E' dunque necessario, all' effetto che dicasi concludentemente provato il risico sulla Nave, che per mezzo di qualunque recapito autentico, ed in forma provante apparisca, che tutta quella porzione della Nave che si fa assicurare, spetti ed appartenga col titolo certo di proprietà a quella Persona che direttamente, o indirettamente è nominata, e compresa nel Contratto di Assicurazione (8), e questa prova regolarmente si pone in essere con i Contratti di acquisto, dai quali rilevasi chi sia il Proprietario della Nave, o se alcun altro abbia interesse, o corra risico nella medesima.

19. Secondo tutte le Leggi del Mare, e l' uso delle più culte Nazioni, qualunque Tribunale che invigili a regolare la navigazione, ed il commercio, prescrive rigorosamente la regola, che prima di consegnarsi ad alcuno la Patente, in vigore di cui è permesso di usare il Paviglione del Sovrano, che quella accorda, devesi fra le altre cose giustificare la pertinenza della Nave, che si pone sotto la protezione di esso, e si devono con precisione denunziare tutti gl' Interessati nella medesima.

20. Ed in questo sono molto precise tutte le Leggi, perchè dipende dalla rigorosa osservanza di tali giustificazioni il decoro della Bandiera, ond' è che questa prova del risico in genere è ben facile a farsi per questo mezzo in forma che non ammetta eccezione.

21. E' però vero, che questo non è l' unico mezzo per concludere tal prova, e siccome l' acquisto delle Navi, o la cessione di una porzione d' interesse nelle medesime

(8) *Casareg. disc.* 173. *n.* 32 *& seq. Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationis* 20. *Giugno* 1744. *av. Finetti* §. *del risico, e nella Liburnen. Assecurationis navis del* 15. *Luglio* 1785. *av. Vernaccini art.* 1. *del risico.*

può validamente farsi tanto per pubblico istrumento, quanto per patto privato, purchè regolare, ed in forma legale, non può quindi limitarsi la prova ai soli Contratti pubblici, ma basta che ella sussista anche per atti privati, purchè sieno fatti in tempo, ed in forma non equivoca, e non cadano in alcun sospetto di frode: Ed a quest' oggetto è permesso a quello che si fa assicurare sopra corpo di Nave, di stipulare *che egli giustificherà la sua proprietà per documenti pubblici, o privati*, senza che possa decadere dal benefizio della Sicurtà per mancanza di pubblico Contratto, non essendo ciò prescritto per forma nel Contratto di Assicurazione.

22. In questi termini riporta l' *Emerigon*, che era stipulata una Sicurtà sopra corpo, e carico della Nave Armonìa, Capitano Basboutin, di sortita dal Capo Francese fino alle Colonie Anglo-Americane, e di ritorno a Bordeaux col patto espresso: *obbligandosi gli Assicuratori in caso di sinistro di giustificare la loro proprietà al Corpo per mezzo di recapiti pubblici, o privati*. I Signori Meillan erano interessati nel corpo, e non avevano per prova del loro interesse, che una dichiarazione privata fatta in loro favore dagli Armatori della Nave: La Nave fece naufragio sulle Coste di Virginia, e gli Assicuratori che recusarono di pagare il sinistro, deducendo l' eccezione della prova della mancanza del risico, furono condannati al pagamento con Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia, confermata da un Decreto del Parlamento di Aix del Giugno 1781.

23. E lo stesso fu deciso dal Magistrato Consolare di Pisa in una Causa di Sicurtà nella Nave l' Amitiè a l' epreuve del Capitano Lillent Francese, in cui furono condannati gli Assicuratori al pagamento del sinistro per l' importare della metà dei loro tocchi relativi al corpo della Nave, e con storno per l' altra metà relativa a mercanzie, con Sentenza del 13 Aprile 1780 (9). Ed in altra Causa di Sicurtà sopra corpo, e attrazzi del Brigantino nominato la Marianna del Capitano Etienne Francese, in cui parimente alcuni Assicuratori che avevano preteso incontrare difficoltà su i re-

(9) *V. atti civili del Tribunale di Livorno di num. 568. dell' anno 1779.*

capiti provanti il risico, furono condannati al pagamento delle somme da essi assicurate, con Decreto del dì 28 Settembre 1779 (10).

24. Inerendo alle disposizioni superiormente accennate, è indubitata la regola, che gli atti giustificativi della caricazione devono essere comunicati all' Assicurato nell' atto della partecipazione del sinistro. Sarebbe desiderabile che fosse uniforme in tutte le Piazze il metodo di provare il risico, e che fosse determinata la vera, e legale prova, senza di cui non fosse ammessa giustificazione; e che i particolari Caricatori dovessero immutabilmente presentare la Polizza di carico firmata dal Capitano per giustificare l' esistenza di esso. L' arbitrio che è rimesso ai Giudici sopra le prove, mette in facoltà le Parti contraenti, o di accumularne di quelle che non sono legittime, o di vedersi questionare male a proposito la legittimità di quelle, che sebbene vere in sostanza mancano di qualche forma esteriore, che le fa vacillare.

25. Le caricazioni delle Navi, o si fanno per servirci del termine proprio *alla balla*, o *in blocco*. Dicesi *in blocco* (11), allorchè il Padrone della Nave ne fa la locazione ad un solo, che o con le sue proprie merci, o con quelle de' suoi Amici, o finalmente per conto proprio ne occupi tutta la capacità; ed in tal caso fra il Conduttore, ed il Locatore si stipula il Contratto, che fra noi dicesi *di noleggio*, che i Francesi chiamano *charte partiè;* gli Spagnoli *carta partida*, o *contratto de fletamento;* e gli Inglesi *charter party;* deducendosi l' etimologia di tal nome dall' uso che anticamente avevasi di tagliare in due parti la carta, o foglio contenente l' accordo delle Parti, ciascuna delle quali custodiva presso di sè la metà dell' istrumento, che in seguito si riuniva per verificare se egli era il medesimo (12).

(10) *Atti civili del Tribunale di Livorno di num* 297. *dell' anno* 1779.

(11) Questo termine dice il Sig. Lampredi *vos. citat* §. 42. è preso dai Francesi, che dicono vendere, comprare, noleggiare *en gros*, *en bloc* per distinguere dalla vendita, compra, noleggio, *en detail*. I Latini dicevano *conducere navem aversione*, *vel per aversionem*.

(12) *Emerigon chap* 11. *sect.* 3.

26. Con questo Contratto si pone legalmente in essere i nomi dei Contraenti, quello della Nave con la sua porrata, il prezzo del nolo, il luogo, ed il tempo della caricazione, e discarico, e una specificazione di tutte le mercanzie, o effetti caricati; con quell' altre condizioni, che meglio piaccia alle Parti di aggiungere, dovendo questo, come tutti gli altri Contratti onninamente dipendere dalla volontà delle medesime, come quella che sola costituisce la sostanza del Contratto (13).

27. Questo noleggio per l' inriera Nave dicesi dai Legisti *per avversionem* (14), che è quanto dire trasferisce nel Noleggiatore l' inriero uso della medesima; ed al medesimo appartengono come tutti i danni, così tutti i benefizi che ne derivano; e da questo rilevasi concludentemente la natura del carico, e le qualità che l' accompagnano, servendo in certa maniera di corredo, e di sostegno alle respettive polizze di carico, le quali non essendo atti pubblici, e non obbligando, che il Capitano relativamente al suo Caricatore hanno bisogno di essere sostenute da un recapito autentico, ed in valida forma, specialmente in tempo di guerra, per garantire il Capitano medesimo da qualunque arresto, o impedimento che potesse incontrare nel suo viaggio per la parte delle Potenze belligeranti (15).

28. Nell' altra caricazione, che da noi dicesi *alla*

(13) *Hubner de la saisiè de batim neutr. t. 1. par. 2 cap. 3. §. 10. Cleirac us, & coutum de la mer pag. 420 Stypman. par. 4 cap. 10. n. 5. Kurick qu. 7. per tot. Stracc. de nav. par. 4 n. 7. Targa cap. 25. Pothier des contract. marit. n. 3. Lampredi vot. cit. §. 24. Emerigon chap. 11. sect. 3. §. 2.*

(14) *Leg. 10. §. 2. ff. ad Leg. Rhod. L. 1. §. 15 ff. de exerc act. Peck comment. de re naut in Leg. 1. ff. ad L. Rhod. in L. 1. Stypman. part. 4. cap. 10. n. 148. Kurick ad ius marit. hanseat. pag 103. art. 2. Pothier des contract marit. n. 20.*

(15) *Hubner loc. cit. pag. 246.* „ La charte partié est une piece authentique, qui sert a verifier le contenù des connoissemens, qui ne pouvent faire foi, que foiblement sans elle, il s'ensuit que cette piece est assez necessaire pour mettre a l' abrì de la saisie. Les connoissement n'obligent que le Capitaine du batiment, & ne sont que des actes trop privés, pour être d'une autenticité publique au lieu que la charte partie expose touts les interets que touts les Interesses dans le navire, & dans la carcaison prennent dans la navigation „ *Lampredi vot. citat. §. 36.*

Digitized by Google

balla, questa si fa col porsi alla ventura per un destinato viaggio, e facendo tanti Contratti quante sono le Polizze di carico, che il Capitano firma ai respettivi Caricatori; ed allora non ha luogo il Contratto di noleggio, che come avverte saviamente il lodato Sig. Avvocato Lampredi nel suo Voto: „ Per ottenerlo bisognerebbe unire insieme tutti = i Caricatori, che talora non si conoscono tra loro, farli = convenire d' accordo nel prezzo totale del nolo, e della = parte che a ciascheduno tocca *pro rata*, secondo la qua- = lità, quantità, volume e peso della merce che ciascheduno = consegna alla Nave, e quindi far sottoscrivere questo = Contratto da tutti, o bisognerebbe almeno che ciaschedun = Caricatore facesse un Contratto separato col Capitano, e = così portasse seco un portentoso numero di tali Contratti: = Onde, dic' egli, invece di questa operazione quasi impos- = sibile, contro cui reclama il buon senso, che farebbe per- = dere un tempo infinito, e che è però contraria alla rapida = spedizione che richiede la Mercatura, ciascheduno provve- = de al suo particolare interesse, e con una semplice Polliz- = za di carico esce d' intrigo; e quindi il Capitano forma = l' intiero manifesto del suo carico, in cui sono riportate = non solo le diverse Polizze che egli ha firmato, ma il ri- = scontro di tutto ciò che si trova aver caricato anche sen- = za firmare alcuna Polizza. „

29. La *Polizza di carico* (16), o altrimenti detta il *Conoscimento*, è una confessione che fa il Capitano al Caricatore delle mercanzie carieate al suo bordo, e questa deve farsi anche nel caso che abbia luogo il Contratto di noleggio, poichè quello denota l' obbligazione di caricare, che può non esser ridotta all' atto, almeno per l' intiero, e la Polizza di carico è la prova della seguita precisa caricazione (17).

30. Ed in questi termini ebbe appunto luogo una questione sopra una sicurtà fatta in Livorno sopra contanti, e mercanzie sulla nave Donna Caterina Margherita del Ca-

(16) *Valin des connoissements art.* 1. *Pothier n* 144. *Dobrà par.* 1. *cap.* 2. §. 8. *Hubner par.* 2. *cap.* 3. §. 10 *num.* 6.

(17) *Valin loc. cit. pag.* 599 *Pothier des contratt marit. n.* 56.

pitano Federigo Danquart Nicol Toom Olandese. Il Capitano con lettera del 5 Agosto 1779 avvisava al Proprietario delle mercanzie, che = l' importare delle mercanzie vendute = ascende a fiorini 2197. 2. -, quale potete farè assicurare a = vostra disposizione, e come troverete più comodo sopra la = nave, che ho sotto il mio comando, colla quale potete = aspettare il detto ammontare. La mia partenza di quì è = stata fissata *sicuramente* per la metà di questo mese. =

31. Il Capitano si perdè intieramente, non essendosene saputa mai più alcuna nuova; L' Assicurato pretendeva di esigere dagli Assicuratori di Livorno, e per provare il risico si fondava sull' enunciata lettera: Ma il Magistrato Consolare di Pisa, me scrivente per gli Assicuratori, dichiarò doversi stornare il contratto per mancanza di prova della caricazione, con Sentenza del 3 Agosto 1781 (18), alla quale l' Assicurato si acquietò. La sussistenza della polizza di carico è la prova più certa, che dar si possa del risico, ed è quel recapito giustificativo, di cui appunto parlano tutte le Leggi per stabilire l' esistenza, la qualità, e la quantità del risico secondo il suo contenuto (19).

32. E' però vero che anche questa prova può essere soggetta all' eccezione della fraude, e della collusione, e se gli Assicuratori pongono in essere in qualunque forma, che queste sieno intervenute per rendersi la vittima del contratto, allora la prova della polizza di carico non è assolutamente attendibile, se non è corroborata da altri autentici, e legali

(18) *V. atti civili del Tribunale di Livorno di num.* 476. *del* 1780.

(19) *De Luca de credit. disc.* 108 *n* 14. *Rocca disp. iur. cap.* 97. *Casar. disc.* 1. *n* 111. *Pothier n.* 144 „ivi „ la principal preuve du chargement est le connoissement. On appelle ainsi la reconnoissance que le Maitre d'un vaisseau donne a un Marchand des marchandises qu' il a chargé sur son vaisseau „ Il est evident que cette connoissance est une preuve non suspecte de la quantité des marchandises qui ont été chargees sur le vaisseau. Car le maitre qui est obligée de les representer lors de la arrivée du vaisseau au lieu da sa destination, a interet de ne pas comprendre dans lea connoissement plus qu'il n' y en a „ *Valin des assur. art.* 57. „ ivi „ le connoissement est la piece veritablement probante, & l' on n'admet rien contra sa teneur „ e *La Rota Romana in una Anconitana Assicurationum* 12 *Febbraio* 1776. *av. Monsig. Ratta* §. 6. *& seq.*

documenti, che provino non solo la caricazione, ma il precedente acquisto, il costo, la pertinenza, e il fatto stesso della successiva individua caricazione nella sua qualità, e quantità, specialmente nel caso, in cui il contratto sia fatto nei termini generali di mercanzie, senza alcuna specificazione della qualità, e quantità delle medesime, come non di raro succede (20).

33. Relativamente a questa prova nasce fra gli Autori la questione, se la polizza di carico firmata dal Capitano con la clausula = *dice essere* = che è un' invenzione ritrovata per favorire il commercio, e per esimere i Capitani dal corrispondere della qualità, peso, e misura delle mercanzie che hanno ricevuto (21) possa servire di concludente prova per porre in essere il risico tanto in genere, quanto in specie. Occorre pertanto esaminare la natura, e la forza di detta clausula per riconoscere quale difficoltà possa fare nell'occasione di esser prodotta per convalidare la prova del risico.

34. E' indubitato, che l' intelligenza di questa clausula è quella, che siccome il Capitano di nave nella qualità di Vettore sarebbe responsabile a favore dei Caricatori delle merci consegnateli in qualità, e quantità, peso, e misura; E siccome non sarebbe praticabile di far procedere all' atto della consegna un esatto, e minuto riscontro delle merci suddette, perciò all' effetto di sottrarre il Capitano dalle pregiudiciali conseguenze, che dall' omissione di un tale esatto precedente riscontro fossero potute derivarne a danno del medesimo, egli si esenta con questa clausula dal corrispondere del peso, e della misura, e dal rendere un esatto conto del contenuto; limitando per altro i Dottori l' efficacia di detta clausula tanto relativamente al numero delle balle, colli, o botti che gli sieno a numero consegnate, che a numero deve restituire, ed anche quando è stata disegnata nella

(20) *Casareg. disc* 10. *n.* 57. *e* 124. *De Luca de credit. disc.* 108. *n.* 14 *& seq. Rot Rom in nuperr. decis.* 240 *n.* 3. *tit* 1. *e nella citata Anconitana Assecurationum* 12. *Febbraio* 1776. *av. R. tta* § 8. *& seq.*

(21) *Consolato del Mare cap.* 266. *Targa cap* 31. *n.* 4. *Valin art.* 2 *tit. de connoissement, Casareg disc.* 10. *n.* 55. *Bonden. collusat.* 29. *n.* 129. *e* 130. *tom.* 2 *Rota Fior. nella Liburnen. Refellionis damnorum* 1. *Agosto* 1782 *av. l' Aud. Morelli* §. *questa clausula.*

polizza una certa specie, per cui abbia esatto il conveniente nolo, e ciò per corrispondere al Caricatore per la custodia alla determinata specie conveniente; e finalmente allorchè le balle, i colli, e le botti non sieno consegnate intiere, e ben condizionate, rendendosi in tal caso il Capitano responsabile non solo delle mercanzie, quanto della qualità, quantità, peso, e misura, non ostante la detta clausula preservativa, o qualunque altra se ne potesse immaginare per maggiormente favorire i Capitani (22).

35. E' verissimo che una polizza concepita in questi termini può dar luogo a questionare il risico in specie, e la clausula = *dice essere* = diminuisce non poco la forza di questa prova, ma tuttavolta se non concorrono altre eccezioni, gli Assicuratori hanno contro di loro la presunzione (23), e dipende poi dalla convenzione passata con gli Assicuratori il conoscere se questa sola prova sia bastante, come sostiene il *Casaregi*, o sivvero se abbia bisogno di essere corredata delle fatture, e dei conti originali, e delle lettere d' acquisto, di cui sono ordinariamente muniti tutti i Negozianti, se non quando commettono la sicurtà, almeno quando pensano ad esigere il sinistro.

36. L' *Emerigon* riportando la dottrina del *Casaregio*, per cui la polizza di carico, non ostante la clausula = *dice* = *essere* = non perde punto di forza rispetto agli Assicuratori, conviene che tale opinione non è punto difforme dagli usi di Francia, ma soggiunge che in tal caso gli Assicuratori sono autorizzati a cercare l' esibizione delle fatture, ed altri recapiti capaci a giustificare la qualità, e la quantità della cosa assicurata per conoscerne il vero prezzo (24).

(22) *Targa cap.* 31. *num.* 5. *& seq. Casareg. d. disc.* 10. *n.* 56. 57 e 124. *Stracc. de naut. par.* 5. §. 3. *Emerigon chap.* 11. *sect.* 5. §. 1. „ ivi „ si pandant la route, le Capitaine avoit ouvert sans necessité provvé, des balles au des caises il repondroit de la qualité, quantité, & poids mentionné dans les connoissemens „ e *la Rota Fior. nella citata Liburnen. Refellionis Damnorum* 1. *Agosto* 1782. *avanti Morelli* § *imperocchè*, e *la Rota Rom. nella citata Anconitana Assecurationum* 12. *Febbraio* 1776 *av. Ratta* §. 7. *& seq.*

(23) *Casareg disc.* 10. 55. e 124.

(24) *Guidon de la mer chap.* 2. *art.* 9. *chap* 7 *art.* 3. *Valin des assur not.* 64. *Santern. de assec. par.* 3. *num.* 46. *Stracc gloss.* 6. *n.* 1. *Emerigon chap.* 11. *sect.* 5. §. 4.

37. Occorre però di riportare su questo proposito la distinzione, che fa la Rota Romana del caso in cui nella sicurtà non siasi fatta menzione alcuna del valore delle cose, o merci assicurate, e siasi stipulata l' assicurazione in termini generici; dall' altro in cui la sicurtà sia fatta per una certa determinata somma relativa al certo, e determinato prezzo della cosa, o merce assicurata; Poichè laddove nel primo caso vi è la positiva necessità di giustificare il valore della merce genericamente assicurata, allorchè vi è la clausula = *dice essere* = perchè questa pone in dubbio la quantità, o peso della medesima, e per conseguenza lascia equivoco il preciso risico; nel secondo poi essendo determinato, e con prezzo certo siccome l' Assicuratore ha esatto il premio sul valore determinato nella polizza di sicurtà, o in quelle di caricazione, sarebbe contro l' equità, e la giustizia, che non rifondesse il danno in proporzione del prezzo ricevuto, giacchè il risico in specie, e determinato fino dall' origine del contratto, ed in queste circostanze la clausula = *dice essere* = non può fare alcuna alterazione (25).

38. E così fu deciso, distinguendo i detti casi, dalla Rota Romana nella *Anconitana Assecurationum del* 12. *Febbraio* 1786. *av. Monsig. Ratta* §. 7. = ivi = Quamvis = enim obsignari plerumque soleant syngraphæ oneratoriæ cum = dicta clausula = *dice essere* = ut navarchus qui, nec pecuniæ in sacculis clausæ, nec mercium in sarcinis existentium, quantitatem, aut pretium recognoscit, non teneatur = in loco consignationis, nisi ad tradendum eum numerum = sacculorum, aut sarcinarum, quæ sibi consignatæ fuerant = veluti testatur &c. & ideo sequuto casu infortunii, vel depredationis disputari soleat inter assecuratum, & assecuratorem, an præcisa quantitas pretiumque rerum assecuratarum, quæ in arcis, vel sarcinis obsignatis consignatæ fuerunt satis probetur ex apochis oneratoriis a navarco subscriptis cum clausula = *dice essere* = seu potius debeat ab = assecurato concludentius aliunde verificari, attamen quid-

(25) *Casareg. de commerc. disc.* 1. *n.* 111. *Rota di Genova dopo il Casar. disc.* 10. *n.* 61. *Rot. Rom. nelle nuper. dec.* 240. *n.* 3. *e* 4. *tom.* 1. *e nelle rec. dec.* 57. *n.* 1. *par.* 19.

= quid sit de varia DD. opinione in terminis ipsius quæstio-
= nis quem tractantibus illud sane compertissimum erat, huic
= disputationi locum esse inter assecuratum, & assecurato-
= rem, in iis tantum casibus in quibus nec de quantitate
= pecuniæ, nec de pretio rerum, vel mercium assecuratarum
= actum fuerit inter eos in syngraphis assecurationum; secus
= autem ubi pro certa, & determinata summa interposita fue-
= rit assecuratio, & relative ad hanc certam summam, pro-
= portionatum premium ab assecurato acceperint assecurato-
= res, prout contigit in factispecie in qua favore Demetrii,
= cautionem dederunt assecuratores pro certa, ac determinata
= summa = *sopra un gruppo contenente zecchini* 1500
= *Veneti* = & rursus pro alia intranti quantitate scutorum
= 1486 *in un gruppo contenente zecchini* 600 *Veneti*, e
= *balle* 101 *canovacci* = recepto vicissim premio utrique
= summæ correspectivo; hoc enim in casu qui valde differt
= ab aliis, in quibus interposita fuit assecuratio pro rebus,
= vel mercibus in sarcinis existentibus, sine præcisa expres-
= sione valoris, aut quantitatis, constat apud omnes, quod
= eveniente infortunio evadere nequeant assecuratores solutio-
= nem illiusmet quantitatis pecuniæ, pro qua correspectivo
= recepto premio cautionem dederunt. Nam equi bonique
= ratio non patitur, ut pro lucrando premio, tanta censeatur
= pecuniæ quantitas, quantum in apochis oneratoriis, aut in
= stipulatione assecurationis assecuratus expressit, eadem ve-
= ro pecuniæ quantitas revocetur in dubium ab assecuratori-
= bus, sequuto depredationis eventu ad evadendum correspe-
= ctivum suscepti periculi damnum, ut facta casuum distin-
= ctione individualiter tradunt &c. =

39. La polizza di carico non è però l'unica prova che possa stabilire il risico, e senza di cui non sia permesso all' Assicurato di recuperare il sinistro. Molti sono i casi nei quali, o la necessità, o la prudenza, o le circostanze non permettono al Caricatore di avere in mano la polizza di carico, ma non per questo è proibito al medesimo di farsi assicurare, ne è inabilitato a fare per altro mezzo la prova della caricazione, o del risico (26).

(26) *De Luca de credit. disc.* 106. *n.* 7. „ ivi „ ea quæ dicuntur de-

40. Infatti tutte le caricazioni che si fanno in contrabbando, o in tempo di guerra, di mercanzie soggette agl' inconvenienti degli arresti, non hanno assolutamente polizze di carico, eppure possono benissimo esser soggetto di assicurazione. Non si fa parimente polizza di carico per l'equipaggio dei passeggieri, ed ordinariamente non si fa per i piccoli oggetti, che il Capitano particolarmente riceve per render servizio al alcuno. E finalmente non è molto difficile il caso in cui, o si smarriscano tutte le polizze di carico, o sivvero il Capitano metta alla vela senza averle firmate, lo che facilmente accade in quelle mercanzie, che sono mandate al bordo al momento della partenza; le quali per ordinario non sono che le più fini, e in conseguenza quelle di maggior valore. Sarebbe dunque intollerabile nel Commercio, che la mancanza di un recapito, che ben sovente non può aversi, o privasse del comodo di fare le sicurtà, o mettesse nella dura circostanza di non esigere in caso di sinistro il pagamento.

41. Di quì è, che comunemente è ricevuta l' opinione che in caso di mancanza di polizza di carico l' Assicurato è in facoltà di poter supplire la prova per mezzo di altri recapiti, dai quali resti giustificata la caricazione, e per conseguenza il risico dell' Assicurato; e la giustificazione per mezzo della polizza non è apposta nel contratto di sicurtà per via di condizione, ma unicamente di modo, talchè in difetto della medesima può l' Assicurato supplire con prove equivalenti, come sarebbero quelle delle spedizioni della Dogana, ed altre che abbiano una forma valida, e concludente (27).

42. Il *Magens* (28) asserisce, che non è facile a des-

fide præstando libris, ac notulis, seu apochis scribæ navis bene procedunt affirmative, sed non concludunt negative; ut scilicet credi quidem debeat ubi adsunt; sed si non adsint non per hoc præclusa est via, seu modus aliter probandi „ *Emerigon chap.* 11. *sect.* 6. *Valin des assur. art.* 57. *Pothier n.* 144.

(27) *Giurba observ.* 73 *n.* 19 *& seq. Casareg. disc.* 1. *n.* 10. *Strace. de assic. gloss.* 11. *n.* 55. *in fin. Pothier des assur. num* 145. *in fin. Rota di Genova nella Ianuen. Assecurationis* 16. *Maggio* 1784. *av Ondedei* § *verum bene, e in altra del* 2 *Maggio* 1785. *avanti Baldasseroni* § 11.

(28) *Saggio sulle sicurtà p.* 1. § 75.

crivere il numero, nè la natura delle prove, o documenti necessarj per recuperare una perdita; Quindi ne numera alcune che le crede le più opportune per tale oggetto.

Ptimo; Che cosa sia assicurato altrove sopra la nave, o mercanzie, delle quali si domanda la perdita, o il danno, di che parleremo al titolo dello storno.

Secondo; Il consolato fatto dal Capitano, da cui nasce la verificazione della perdita, o del danno.

Terzo; Le polizze di carico firmate dal Padrone, le quali servono ordinariamente per provare l' interesse nelle mercanzie.

Quarto; I conti di vendita, di acquisto, o di spese, ed i registri della Dogana per trovare i Proprietarj quando le sicurtà son fatte nel corpo del bastimento.

43. Tutte queste dichiarazioni, o registri, soggiunge egli, sono ricercati dalla Dogana, essendo dati ordinariamente di dove la nave è stata spedita, e si può contare generalmente più sopra le prove di tale autorità, che sopra le mere polizze di carico; lo che specialmente ha luogo nei certificati di quei registri, che portano seco le navi Spagnole nel traffico dell' Indie Occidentali, e dei quali i duplicati restano nella Dogana.

44. E siccome si è tante volte parlato di tali registri, sembra opportuno di spiegare che cosa essi sieno, e come si facciano. La maniera adunque di fare questi registri è, che ognuno il quale abbia mercanzie da imbarcare dà un conto delle sue balle, e marche previamente all' imbarco, e ne paga una gabella in peso, o in misura, lo che viene spiegato in una ricevuta della Dogana. E quando passano alla porta, o vanno ad imbarcarsi son visitate per vedere se cotrispondono all' entrata data; e quando trovino a dovere ogni pacco, o balla, vien marcato col bollo della Dogana, e la ricevuta segnata dalle Guardie. Quando sono a bordo vengono esaminate da un' altra sorta di Visitatori, i quali mettono il loro *complido*, o sia il *bene stare* sopra di ogni ricevuta, e da tutto questo si forma il registro, il quale va colla nave a fine di un nuovo esame dagl' Offiziali del Re nei luoghi del discarico in America (29).

(29) *Magens loc. cit.*

45. Il *Pothier* parla altresì di una prova equivalente alla polizza di carico, di cui in Francia ne è ristretto l' uso secondo che egli accenna al caso dei carichi fatti in Levante, ed in Barberia (30); Ma che per altro fra gl' Italiani, e specialmente in Toscana riguardasi come un recapito essenziale, da cui nessun bastimento è mai dispensato, specialmente in tempo di guerra, come diffusamente parlando di esso conclude il lodato Sig. Avvocato Lampredi nel suo Voto nella Causa Salucci (31).

46. E' questo un atto, che chiamasi generalmente *manifesto*, che il Capitano di ciascuna nave deve rimettere alla Cancelleria di quel luogo in cui prende il suo carico, e presso di noi all' Offizio di Marina legalizzato in quella miglior maniera, che le circostanze del luogo, e dei tempi richiedano: Questo atto contiene una fedele estrazione, o sia registro di tutte le polizze che compongono il carico, ed anche nel medesimo vien registrato tutto ciò che si è caricato senza polizza, ed è ordinariamente concepito in questi termini = Ha caricato N. N. Suddito . . . . . per suo proprio = conto, o sivvero per conto di . . . . . alla consegna di = tali, e tali mercanzie, di cui si esprime la qualità, la quan- = tità, ed il peso = quest' atto è firmato dal Capitano, ed è registrato, parlando dei Francesi, in quelle respettive Cancellerie dei luoghi dai quali la nave si parte, e parlando degl' Italiani ai respettivi Offizj di Marina; ed è altresì registrato nei libri di quei Negozianti, che sono o gli Armatori, o i Raccomandatarj della nave. Questo atto dunque in mancanza della polizza di carico è più che bastante a concludere il risico tanto contro il Capitano per la consegna, quanto contro l' Assicuratore in caso di pagamento di sinistro.

47. Lo stesso Autore (32) si forma il quesito, se un Assicurato possa convenire nella polizza di non essere obbligato a giustificare la sua caricazione colla produzione della polizza di carico, e conclude, che non deve ammettersi un tal patto, e che una tal clausula non possa in conseguenza dispensare l' Assicurato da fare questa prova. Non si può,

(30) *Pothier des assur. n.* 145. *n.* 40. *De Havia de comm. nav. cap.* 8.
(31) *Voto* §. 34. *& seq. Rocc. de nav.* (32) *Pothier n.* 44.

dic' egli, immaginare altra causa per un simile patto, che quella di volere ingannare gli Assicuratori; e in conseguenza non è valida, perchè non può di ragione ammettersi nessuna convenzione, che mette in grado d' ingannare i contraenti = *non valet conventio, ne dolus præstetur* = Ed il *Valin* (33) parlando delle Ordinanze di Francia sostiene che la clausula che dispensa l' Assicurato dal far la prova del risico per mezzo della caricazione, è contraria allo spirito della Legge, la quale prescrive rigorosamente la prova del risico come sostanza del contratto di assicurazione, alla quale perciò non è permesso dalle Parti di derogare, perchè qualunque patto che sia direttamente opposto alla natura del contratto non può di ragione valere.

48. Frequentissima è nell' uso del Commercio la convenzione di renunziare alla prova del risico, e di stare al giuramento dell' Assicurato; e vi sono eziandio varie Leggi, che per sollecitare l' esecuzione di un Contratto così interessante stabiliscono per regola, che il giuramento dell' Assicurato serva di prova per il risico; e fra queste è notabile la Polizza di Genova riportata dal *Targa* capitolo 51, in cui si dice, „ che per provare il risico, la quantità, qualità = e valore della cosa assicurata, deve starsi all' asserzione, e = al giuramento dell' Assicurato, senza che occorra prova = maggiore. „ Lo che per altro è stato inteso facoltativo agli Assicuratori di provare il contrario.

49. Gli Autori Francesi parlando del patto, che in caso di perdita della Nave l' Assicurato sarà dispensato dal giustificare la caricazione, la riguardano come una invenzione degl' Italiani, più adattata alla natura dei Contratti di scommessa, che a quelli di vera, e propria Assicurazione.

50. Ed infatti il *Valin* (34) così si esprime: „ On demande si en prejudice de cet article on peut stipuler valablement que l' Assuré ne sera point tenu de prouver le = chargement: *Casaregis*, *Targa*, *& Roccus* tiennent l'affirmative. Ce la peut etre bon pour l' Italie, et les autres = Pays, ou l' assurance peut se faire par forme de gageure; = mais en France ou il en est autrement, je tiens que cette

(33) *Valin des assur. art. 57. p. 129.* (34) *Valin des assec. art. 57. p. 129.*

= clause est illicite (35). Mais sur quoi peut porter la deci- = sion? Et peut elle se soutenir etant contraire a l' Ordon- = nance, sur un point ou il n' est pas permis d' y deroger, = s' agissant d' une condition esentielle pour faire valider = l' assurance. „

51. L' *Emerigon*, correggendo l' equivoco preso dal *Valin* sulla natura di questo patto, conviene che gli Autori Italiani non ne parlano solamente nei soli termini di scommessa, ma che lo riguardano come valido anche in quelli di vera, e propria Assicurazione (36); e referisce di essere stato interrogato nel 1774 sopra questo articolo da certi Assicuratori, i quali si lagnavano della clausula da essi adottata nella Polizza, „ *senza che l' Assicurato sia tenuto di fare alcuna prova del risico in caso di perdita*, „ e di aver loro risposto che un tal patto è valido, ma che gli Assicuratori sono in diritto, e in facoltà di provare che il carico non era stato fatto, essendo sempre esclusa la fraude da simili convenzioni, qualora dagli Assicuratori possa farsene la prova; e concludendo, che la clausula di cui si tratta, non dispensa già dall' effettiva caricazione, ma solamente dal produrre la prova della medesima, affermata per vera dall' Assicurato: E siccome non è proibito dalle Leggi il convenire di star sulla fede di alcuno, così deve considerarsi permesso tal patto (37).

52. Ma questi Autori referendosi unicamente alle Ordinanze di Francia, non hanno profondamente esaminata la intelligenza di questo patto, e di questa clausula presso gli Autori Italiani, citati unicamente di passaggio, e molto meno hanno pensato a riconoscere qual fosse il sistema dei Tribunali d' Italia nella interpetrazione di simili patti.

(35) Questo Autore cita altresì però contro di se dei Decreti del Parlamento d' Aix del 23. Giugno 1745. e del 2 Maggio 1748 in proposito di sicurtà sopra mercanzie di contrabbando: Ed una Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia del 19. Aprile 1755 in proposito di sicurtà sopra cambio marittimo, benchè non vi fosse giustificazione alcuna della caricazione di effetti per la concorrente quantità del cambio marittimo,

(36) *Targa cap.* 51. *Scacc.* §. 1. *qu.* 1. *n.* 71. *& seq. Casareg. disc.* 1. *n.* 12. *disc.* 10. *num.* 72. *Rota di Genova dec.* 62. *n.* 4. *dec.* 78. *n* 8.

(37) *Emerigon chap.* 11. *sect.* 8. *in fin.*

53. Premettendo primieramente, che il patto di stare al giuramento dell' Assicurato, essendo un patto di buona fede, e di fiducia, perde ogni forza non solo allorchè l' Assicurato sia sospetto di mala fede, e di frode, ma allora eziandio, che egli deteriori di condizione, o di credito, o fallisca assolutamente, mentre in tali circostanze rendendosi indegno di fede, gli Assicuratori, non ostante il patto in contrario, possono legalmente pretendere, ed esigere le prove della caricazione (38).

54. Conviene ulteriormente osservare esser questa una clausula adottata per sollecitare l' esecuzione di questo Contratto, e non mai per alternare la vera sostanza, e perciò deve avere una intelligenza, ed una efficacia che convenga alla soggetta materia, piuttosto che quella, che tende a distruggere il Contratto (39): Ed in questa veduta una convenzione di tal natura è generalmente per valida ricevuta (40).

55. E questa intelligenza è pure adottata dalle Ordinazioni di Amburgo, le quali al §. 2 così chiaramente si spiegano: „ Non ostante che la Polizza contenga una clausula, = che l' Assicurato in caso di perdita non sarà obbligato a = produrre verun' altra prova che la Polizza, pure sarà te- = nuto non solamente a provare la perdita del Bastimento, = ma che aveva ancora un interesse attualmente in esso per = mezzo delle Polizze di carico, o con altri documenti. „

(38) *Hevia de commerc. lib. 2. cap. 24. n. 33. Casareg. disc. 10. num. 128* „ivi„ advertendum tamen est quod si assecuratus effectus fuisset deterioris famæ, vel conditionis, nempe non solvendo, vel decoctus, aut infamis, tunc tale pactum non erit attendendum, quia promissio standi verbo, vel dicto iurato assecurati intelligitur permanente assecurato in eodem primo statu „ *Emerigon chap. 11. sect. 9. in fin.*

(39) *L. vendentis, & L. quod sepe 35 §. 1. L. stipulatio ista ff. de verb. oblig. Vespignan. de empt. cons. 48. n. 4. Rot. Rom. cor. Cerr. dec. 812. n. 14.*

(40) *Castill. controv. quotid libr. 5. cap. 184. n. 65. Scacc. de assec. qu. 1. n. 71. Casareg. disc. 10. n. 72. Targa ponder. maritt. cap 52. §. 15* „ ivi „ nota essere stato non una, ma più volte posto in controversia la validità di questo patto di doversi stare al giuramento di uno dei contraenti sopra la sostanza del dedotto in questo contratto. In pratica però si vede essere usitato da per tutto, onde l' uso l' ha facilitato „ *Rota di Genova de mercat. decis. 62. num. 4.*

56. E' però vero, che i Tribunali d' Italia fanno grandissima differenza dalla renunzia alla rigorosa prova del risico, a quella dell' esistenza del risico medesimo: Quindi se l' Assicuratore prova immediatamente la negativa, l' insussistenza cioè del risico che ha formato il soggetto del suo Contratto, il patto fatto della renunzia alla prova del medesimo, non disobbliga l' Assicurato dal peso di restituire ciò che avesse indebitamenre percetto, con i danni, e spese (41).

57. Dal che ne viene, che la vera intelligenza di questo patto, e l' unica efficacia che possa avere, secondo la opinione, e la massima stabilita nei Tribunali d' Italia, e specialmente in quelli di Toscana, è quella di esentare dal fare la rigorosa prova del risico nel Giudizio esecutivo, conforme secondo tutte le Leggi sarebbe l' Assicurato renuto a fare, se volesse esigere il pagamento delle somme assicurate, ma può benissimo, ed è di fatto tenuto a farla nel Giudizio ordinario, e mancando di essa qualunque patto, e qualunque convenzione non è capace a reggere la validità del Contratto di Assicurazione, che manca per difetto di soggetto.

58. Infatti è venuta più volte in questa opinione tanto la Rota Romana, e quella di Genova, quanto la nostra Fiorentina, ed il Magistrato Consolare di Pisa; Tribunali tutti molto rispettabili, i quali distinguendo il caso delle Assicurazioni sopra mercanzie, dall' altro sopra denari dati a cambio marittimo, hanno stabilmente fissato, che nel primo caso il risico deve in qualunque forma provarsi dall' Assicurato in qualità, e quantità; laddove nel secondo, l' uso è un poco rilasciato dal rigor di ragione (42).

(41) *Rota di Genova nella Iauuen. Assecurationis 2. Maggio* 1785 *avanti l' Auditor Pompeo Baldasseroni* §. 10 „ ivi „ Poichè fu dalla piena Rota concludentemente considerato, che il correr la fede dell' Assicurato e il rinunziare a quella rigorosa prova del medesimo, che sarebbe dovuta a tenore delle Leggi, non vuol dire renunziare all' esistenza del risico, essendo l' una cosa totalmente diversa dall' altra.

(42) *Rota in rec. dec.* 571. *n.* 14. *p.* 5. *tom.* 2. *dopo l' Urceol. de transact. dec.* 66. *n* 7 *vers. quid sic cor Ubago dec.* 99. *n.* 10. *cor. Emerix iun. decis.* 429 *n.* 2. *dec.* 484. *n.* 2. *dec.* 515. *n.* 2. *Rota di Genova dec.* 62 *n* 4 *e dopo il Balducc. tit. de assec. dec.* 14 *n.* 31. *Rota Fior. nella Libarnen. Assecurat. & cambi marittimi* 6. *Sett.* 1720. *av. Urbin* §. 83 *nel Tes. Ombr. tom.* 3.

59. In ordine a una lettera del 4 Marzo 1747 dei Signori De La Mothe Negozianti di Bordeaux furono eseguite in Livorno le Sicurtà per somma assai rispettabile sopra molte Navi, che in quell' epoca erano partite da Bajonna per America, con l' espressa dichiarazione di farsi assicurare *fondo o non fondo in forma di scommessa*, la quale fu nelle Polizze permutata con la clausula, *dichiarando che in caso di sinistro li detti Assicurati non saranno tenuti, nè obbligati a produrre la minima prova del presente risico, ma riceveranno il pagamento di detto sinistro alla semplice presentazione della Polizza di Sicurtà &c. colla renunzia a tutte le Leggi in contrario.*

60. Molte di dette Navi sinistrarono, onde gli Assicurati agirono con molto impegno per il pagamento dei respettivi sinistri. Fu questionato se tali Contratti fossero piuttosto Scommesse, o vere Assicurazioni; e fu disputato, se atteso il patto di renunzia alla prova del risico, dovessero gli Assicuratori che avevano renunziato a tutte le Leggi in contrario, effettuare il pagamento.

61. L' importanza della causa, la quantità delle questioni, e degli articoli, e l' impegno delle Parti litiganti resero molto strepitosa la discussione di tali Cause, onde fu magistralmente esaminata la materia; ma gli Assicuratori rimasero assoluti prima con Sentenza dei Consoli del Mare, del 4 Marzo 1748, quindi con altra Sentenza del dì 28 Settembre 1750, confermatoria della prima di tre Giudici Delegati, a relazione dell' Auditore *Venturini*, e finalmente con altra Sentenza del 16 Maggio 1753, dei Signori Auditori *Mormorai*, e *Soldani Benzi*, ma con scissura dell' Auditor *Bizzarrini*; nelle Decisioni dei quali è pienamente discusso l' articolo, ma generalmente concluse le proposizioni da me fissate (43).

(43) *Liburnen. Assècuration. del* 28 *Sett* 1750 *avanti Venturini* §. 123. „ivi „ Il nostro patto propriamente non esclude in genere qualunque prova del risico, ma solo le prove estrinseche, che regolarmente si ricevono avanti di ottenere il pagamento, obbligando gli Assicuratori a starsene alla sola asserzione dell' Assicurato fatta nell' atto della scritta, la quale benchè non giurata, nondimeno può bastare di consenso delle Parti per una specie di prova, massime nel Giudizio esecu-

62. E così fu giudicato dal Magistrato Consolare di Pisa nel 1785, in una Causa di pretesa restituzione di un tocco di Sicurtà stato pagato dal Sig. Giovanni di Nazzar, e condannati i Signori Enrico Holst e Comp. Negozianti in Livorno alla restituzione, non ostante il patto espresso nella valutazione, e la clausula *vaglia, o non vaglia*, che quanto fu creduta valevole, ed operativa nel Giudizio esecutivo, altrettanto fu creduta inconcludente nel Giudizio ordinario, non ostante che l' eccesso della valutazione fosse di tenue oggetto.

63. L' unico caso in cui la convenzione della renunzia alla prova del risico possa valere, secondo tutte le Leggi, è quando un Corsaro fa assicurare una presa che egli ha fatta; essendo chiaro, ed evidente in tal caso, che non può aver luogo la prova della caricazione, poichè il Corsaro non ha niente caricato; e la presa che egli fa assicurare

tivo, poco peso aggiungendo il giuramento all' asserzione che fa alcuno in proprio favore „ ed al §. 127. „ Da questo minuto, ma non superfluo esame del patto chiaramente si riconoice, che il medesimo era coerente al contratto di assicurazione stipulato sopra dalle Parti, e che non era contrario, ma del tutto adattato alle parole, la spiegazione che gli si dava per parte degl' Assicuratori, cioè che dovesse intendersi rispetto al Giudizio esecutivo, mentre non ostante l' essere il patto concepito indefinitivamente, e senza alcuna riserva espressa di poter gli Assicuratori esigere le prove, si vede però unicamente diretto a ricevere un pronto pagamento. E questa stessa intelligenza ebbe per lungo tempo in Genova il patto di stare al giuramento dell' Assicurato, quantunque fosse egualmente indefinito, e non contenesse alcuna preservativa a favore degli Assicuratori, dimodochè per estenderlo al Giudizio ordinario bisognò successivamente esprimerlo „ e *nella confermatoria artic.* 2. §. 77. „ si rende sempre più chiara l' intelligenza del patto nel medesimo senso, se si rifletta alla nota distinzione, che nella soggetta materia si deve fare fra i due Giudizj esecutivo, e ordinario in rapporto all' esame delle eccezioni, che non potendosi opporre nel primo, debbono rigettarsi, e rimettersi ad altro &c. dimodochè non meno per tradizione dei Dottori, che per natura di sì fatti contratti tutto ciò che fra le Parti si conviene per il più pronto, e spedito pagamento delle somme dovute agli Assicurati riguarda solo il Giudizio esecutivo, ma non toglie mai agli Assicurati la facoltà di far la prova nel Giudizio ordinario di tutto ciò che rende nulle, ed invalide in tutto, o in parte le stesse assicurazioni „ ed al §. 88.

non merita in tal caso che una semplice valutazione (44). E così fu deciso dal Parlamento di Aix con Decreto del Maggio 1749.

64. Ciò che finora si è detto è unicamente relativo alla prova del risico in genere, che deve farsi allorquando in Giudizio si domanda il pagamento delle somme assicurate, perchè delle prove del risico in specie si è diffusamente parlato, trattando nei Titoli precedenti delle valutazioni delle cose che formano soggetto di Assicurazione.

65. Il *Park cap.* 10 *pag.* 406 *e seg.* fissa egualmente la massima, che l' Assicurato deve concludentemente provare il suo interesse nella cosa assicurata, colla produzione dei documenti soliti usarsi nelle regolari operazioni; cioè i Contratti di acquisto, quelli di partecipazione, le Polizze di carico, fatture e simili: Ed avendo fatto l' acquisto altrove deve produrre oltre il Contratto di compra, anche la ricevuta del prezzo debitamente legalizzata, la quale è considerata come una prova sufficiente. Egli parla diffusamente delle prove del risico tanto nel *cap.* 2 *della costruzione delle Polizze*, quanto nel *cap.* 10 *della fraude nelle Polizze*.

66. Il *Wesket pag.* 430 conviene nel sentimento del *Magens* sopra enunciato, che non è facile di descrivere il numero, e la natura delle prove, o documenti, che possino essere bastanti per esigere il pagamento di un sinistro, o di un' avarìa; perchè molto depende dalle particolari circostanze dei casi: Pure quelli che più comunemente si richiedono dagli Assicuratori sono 1. il protesto, o sia consolato, o testimoniale del Capitano, e nei casi straordinarj del Piloto, e del resto dell' Equipaggio, 2. la dichiarazione se, e per quanto l' Assicurato abbia riportato altre Sicurtà in altre Polizze, o in altre Piazze sopra la nave, o mercanzie, di cui si domanda il sinistro, o l' avarìa, 3. il contratto di

(44) *Pothier des assur. num.* 147. *ivi* „ Il y a un cas au quel il n' y a pas des preuves a faire de chargement, c'est lors que un Corsaire se fait assurér une prise qu'il a fait il est evident qu'il ne peut y avoir lieu alors a cette preuve quisque le Corsaire n'a rien chargé, ne git en ce cas qu'en estimation „ *Valin des assur. art.* 57. *pag.* 129. *Emerigon ch.* 11. *sect.* 8. *in fin.*

compra, o il conto di costo e spese delle mercanzie, 4. la Polizza di carico firmata dal Capirano, che specifichi le mercanzie ricevute a bordo, da dove, e per dove; oppure invece del Capitano, segnata dal Piloto, o Sopracarico; ma se vi fosse alcuna apparente ragione per dubitare, che tali prove fossero genuine, dovrà aversi ricorso a tutte le altre *chiarezze*, o registri soliti praticarsi, e che si possono ordinariamente dare, ed avere nel Luogo da dove la Nave è partita; o il *munifesto* a rapporto, o deposto del Capitano nel Luogo ove è approdata, fatto nelle debite forme: E generalmente si deve fare maggior conto di prove di tali autorità, che sopra le semplici Polizze di carico; e più specialmente sopra i certificati dei pubblici registri, come si pratica in Spagna per le Navi del Commercio dell' Indie, per le quali sono così specificati tali registri, e identificato il risico, che ogni Caricatore, o Ricevitore può ad ogni momento giustificare con precisione la sua speciale proprietà, 5. nel caso di Sicurtà per altri, l' ordine per eseguire la Sicurtà, 6. la fattura delle mercanzie, 7. il carteggio che ha relazione con gli effetti assicurati, 8. in caso di arresto, o condanna, una copia autentica di tale atto; 9. un deposto giurato dell' Assicurato, che escluda qualunque dubbio, o sospetto sopra tutto quello che può interessare la Sicurtà.

67. Questo Autore riporta diversi casi sopra tale oggetto. Il primo, di una questione sopra una Polizza di Sicurtà, fatta da diverse Persone, come Parzionevoli, o Proprietarj di una Nave assicurata in cui fu deciso, che tutti gli Assicurati erano obbligati a provare il loro respettivo interesse nella Nave, e che la prova dell' interesse in alcuno degli Assicurati non era un fondamento bastante per esigere la totalità del sinistro, sebbene l' interesse provato fosse maggiore della valuta dell' ammontare della Sicurtà; e fu registrato l' abbandono della Causa: Ma ciò sembra stabilito in quel caso, perchè gli Assicurati non erano in grado di produrre i respettivi Contratti di compra del respettivo loro interesse nella Nave, per essere seguita tal vendita seguita in parola; ma fu deciso, che questi dovevano produrre qualche prova di proprietà, come atti di partecipazione di Nave, lo che non potevano fare: E così fu deciso, perchè la reputa-

zione, o pretensione di essere Parzionevole di una Nave, senza produrre il titolo, o provare gli atti di tale partecipazione, non è sufficiente a provare il risico. Questo articolo fu discusso, e deciso favorevolmente all' Assicurato nella Causa del Capitano Bellucci, e Assicuratori di Livorno sopra la Nave Sorte cortese, decisa nel 20 Marzo 1784, dai Consoli di Mare di Pisa, e nel 15 Luglio 1785 dalla *Ruota Fiorentina*, a relazione dell' Auditore *Vernaccini*.

68. Altro caso che riporta è relativo alla prova della proprietà di un carico sopra una Polizza di Sicurtà, in cui l' Assicurato produceva *un Contratto di partecipazione* di un tal Gardiner di Petersburgo, colla ricevuta del prezzo di esso, legalmente riconosciuta. L' Assicuratore obiettava, che questa non era una prova contro gli Assicuratori; ma il Lord Capo di Giustizia l' approvò per sufficiente.

69. Passa inoltre a dire, che sebbene la Polizza contenga la clausula, *che in caso di perdita l' Assicurato non dovrà produrre altra giustificazione che la sola Polizza;* non ostante egli sarà obbligato a provare non solamente la perdita della Nave, ma egualmente, che egli aveva attualmente un interesse a bordo della medesima, mediante la Polizza di carico; o se questa non è nelle sue mani, o non gli può essere debitamente pervenuta, mediante qualche altra prova legale: E ciò non ostante che sia stato espressamente stipulato nella Polizza di Sicurtà, che la sola Polizza di carico dovrà essere prodotta, nel qual caso dovranno essere esibite tutte le altre prove, e documenti, che avranno potuto aversi.

70. Le prove della caricazione, e perdita degli effetti assicurati saranno communicate agli Assicuratori immediatamente all' atto della cessione, o abbandono; i quali prima di tal notificazione non saranno tenuti, nè potranno perseguitarsi in giustizia per il pagamento del sinistro. Se gli effetti saranno caricati per conto del Capitano della Nave, egli dovrà provare *l' acquisto* a produrre la Polizza di carico firmata dallo Scrivano, o dal Piloto.

71. Osserva finalmente, che non è che troppo comune la ptatica di appoggiare agli Assicuratori di fissare le perdite, avarie, e restituzioni di premio &c. sopra le Polizze,

senza produrre alcun sodisfaciente recapito, o documento, o prova. Questo è un sistema perlomeno molto ideale, ma il più delle volte ritrovato molto fallace; e l' esperienza ha dimostrato, che per poca attenzione si faccia, è lo stesso che incoraggire la frode, e l' inganno. Vi sono molte Persone, le quali si credono molto attaccate al punto di onore, che lo sono però di più al proprio interesse. Quindi è che in tali casi devono sempre ricercarsi prove regolari per assicurare la verità, e l' onestà della domanda, e non abusare della buona fede, correntezza, o inesperienza degli Assicuratori, *e aprir la strada a quei Mediatori, o Assicurati, che non fossero di buona fede, di formare dei regolamenti fraudolenti, e sommamente erronei*, per questionar poi con gli Assicuratori della medesima Polizza, che non volessero seguitare l' indolenza di tal esempio, come n' è pur troppo il caso, o stabilire delle massime di pratica, prive di ogni fondamento di ragione, di giustizia, di giudizio, *e fino di senso comune*, e bene spesso riprovate ancora dagli onesti, e giudiziosi Assicurati. Questo avvertimento così giudizioso, e che converrà ripetere nel trattato delle avarie, richiama la più seria riflessione di quelli che maneggiano, o decidano le questioni delle Assicurazioni; e conclude l' Autore, che quelli Assicurati, o Mediatori che in vece di produrre recapiti o documenti di sodisfazione, vi si ricusano, e questionano, o pretendono di essere offesi nell' esserne ricercati, possono con tutta onestà riguardarsi per sospetti di sinistre intenzioni.

72. Dopo di che passa a stabilire la teorica, che fatta una Polizza di Sicurtà da Persona che non ha interesse (o risico), e manca di ordine dalla Persona che vi ha interesse, sebbene fosse lasciato in bianco il nome dell' Assicurato (uso però che in Italia non si conosce), non può in seguito cedersi a Persona che vi abbia interesse; fondando questa teorica sull' autorità del *Binkersoek quæst. jur. privat. lib.* 4 *C.* 12 „ ivi „ In assecuratione spectari certas = merces, & quidem merces ejus, in cujus gratiam facta est = adsecuratio: Et hanc insciis, & invitis Adsecuratoribus = non posse fraus tranferri ad alias merces, de quibus ab = initio cogitatum non est. „

73. Questo articolo fu profondamente trattato avanti il Magistrato dei Consoli di Mare di Pisa nell' anno 1781 nella Causa Masi e Comp., e Assicuratori di Livorno; ed è dottissima la Decisione del dì 20 Marzo 1781 del chiarissimo Sig. Console *Carlo Rossi*, la quale fa stato in questa materia, e fa onore al Giudice, che per la dottrina, e per la lunghissima *pratica* di giudicare, specialmente in tali materie, è riguardato come un luminare tra i Giureconsulti Toscani.

74. L' *Azuni tom.* 4 *pag.* 4 parola *risico*, ne parla assai diffusamente in tutti i rapporti, cominciando dal definire, che sotto il nome di *risico* s' intende nel Commercio marittimo qualunque azzardo, o pericolo che possa cagionare o la perdita intiera, o un danneggiamento ad una Nave, suoi attrazzi, e merci in essa caricate: Quindi il desiderio che hanno mai sempre avuto gli Uomini di porsi al coperto dei capricci della fortuna, l' incertezza degli avvenimenti, e la natura stessa delle cose l' indussero ad introdurre nel Commercio marittimo il Contratto di Assicurazione, pel di cui mezzo soltanto poteva ciascuno garantirsi del rischio che potevano correre le cose esposte all' incostanza del Mare, e all' incertezza della navigazione: Quindi è che si considera per principale fondamento dell' Assicurazione il rischio, che gli altrui effetti corrono sul Mare, senza il quale non potrebbe in alcuna maniera sostenersi questo Contratto.

75. Dopo di ciò, parlando del modo col quale l' Assicurato deve giustificare l' esistenza di questo *risico*, e riportandosi alle diverse disposizioni delle Nazioni commercianti superiormente allegate, vi aggiunge quelle del Regio Editto per il Consolato di Nizza, del 15 Luglio 1750, §. 39. 42. 43 e 51, e l' altro per la Sardegna del 30 Agosto 1770, ai §§. 5. 8. 9. 17: E conclude anch' esso, che sebbene la Polizza di carico sia la prova più convincente, tuttavolta anche senza questo recapito possono aversi delle certezze esuberanti a concluderne la verificazione.

76. Gli Autori Inglesi trattano molto l' articolo delle Assicurazioni *per via di scommessa*, *o sia senza interesse*, che essi chiamano *Wager Polices*, o sivvero *interest or non interest*. In Italia, come sopra ho osservato, non

sono regolarmente ammesse, ma tanto si circoscrivono i risici, e si estendono i lucri sperati, ed anche immaginarj, che presso a poco simili Sicurtà producono lo stesso effetto.

77. In Inghilterra sono egualmente proibite per la Legge dell' anno 19 di Giorgio II. *cap.* 37, che stabilisce „ che = le Assicurazioni fatte sopra navi, o effetti *interesse*, o = *non interesse*, o senza obbligo di presentare le prove = dell' interesse colle Polizze per via di scommessa, o sen= za benefizio di recupero per l' Assicuratore, saranno nul= le, e di niun valore. „

78. Ma questo Statuto è stato deciso frequentemente, che non riguarda che i soli Sudditi, e non comprende le proprietà straniere, o le navi straniere, come riporta il *Park cap.* 14 *pag.* 299 *e seg. Weskett. pag.* 311 *e seg.* Per eludere però questa Legge si formano le Polizze colla valutazione concordata, o colla clausula *vaglia o non vaglia*, che portano a un dipresso lo stesso effetto.

79. E' però vero, che nelle Polizze valutate una sostanza di Contratto esiste, che non esiste in quelle per via di scommessa; giacchè nelle prime si deve provare un qualche risico, sebbene realmente non sia il vero interesse assicurato, lo che non ha luogo nelle seconde, giacchè in queste non è il risico che si assicura della nave, o degli effetti, ma si consolida sul viaggio da farsi in un tempo, e in un modo regolare.

80. Il *Weskett. pag.* 300, trattando egualmente l' articolo dell' interesse, o sia costituzione di risico, stabilisce che quando non è fatta alcuna valutazione nelle Polizze, il costo degli effetti con tutte le spese, il premio delle Sicurtà, e simili pesi, e deduzioni che sicuramente sono stati a carico dell' Assicurato, fanno l' ammontare, o la valuta di quello che si chiama *interesse*, *o risico*. Io non convengo di questa proposizione, perchè secondo la nostra pratica dei Tribunali, non è composto il risico se non che *del costo*, *e spese sino a bordo; ma il premio*, *gli sconti*, e tali altre spese che riguardano più la Sicurtà, che il primo interesse, non s' intendono inclusi, se non sono espressamente specificati.

81. Questo Autore, come ho rilevato, parlando della

valutazione, o sia del risico in specie, sull' autorità del *Langenbech* nelle sue *Annotazioni sulle Sicurtà pag.* 213, riporta diverse calcolazioni per fissare il modo di assicurare pienamente, e fino all' ultimo quadrante qualunque interesse sopra navi, o effetti, estendendo anche le sue riflessioni alle Assicurazioni sopra noli.

82. Riporta anch' esso la Legge d' Inghilterra sopra referita, per cui sono nulle, e di niun valore tutte le Assicurazioni sopra navi, o effetti, col patto *interesse o non interesse*, o sia col patto di non essere l' Assicurato tenuto a dare alcuna prova dell' interesse nella Polizza; eccettuate le Sicurtà sopra Corsari, o sopra effetti procedenti da qualche Porto di Europa, o di America, appartenente alla Corona di Spagna, o Portogallo.

83. Passando poi a parlare dell' indicato patto *interesse o non interesse*, osserva che quando vien proposta una Sicurtà a questa condizione (lo che arriva bene spesso non ostante l' indicata Legge), gli Assicuratori devono pienamente esaminare i veri motivi per i quali l' Assicurato si vuol fare assicurare in tal guisa; perchè è molto delicato, e pericoloso per l' Assicuratore, che una Persona la quale abbia qualche maneggio nel viaggio, non si lascia tentare dalla vista di guadagno, di portare in una forma, o nell' altra la perdita della stessa Nave.

84. Gli utili sperati ancorchè immaginarj, formano un subietto capace di Assicurazione; e questi, o sono valutati in Polizza, ed allora in questa parte non vi è bisogno di altra prova che quella dell' esistenza di un *risico* capace di produrre questo utile; o non sono valutati, ed allora è necessaria la prova del profitto che producono al Luogo del destino le mercanzie assicurate.

85. L' *Azuni tom.* 1 *pag.* 93, sull' appoggio di alcune particolari Ordinazioni stabilisce la massima, che i Proprietarj delle Navi, o Capitani di esse non possono fare assicurare il nolito da farsi delle loro Navi; li Negozianti, il profitto ricavando dalle loro merci; e la Gente di Mare, i loro salarj: Ma questa massima non è generalmente vera, e gli utili anche sperati possono assicurarsi, formando di fatto un annesso naturale del soggetto fisico assicurato, ma con

certe avvedutezze notate dal *Waskett. pag.* 426, e dal *Binkersoeck quæst. jur. priv. lib.* 4 *cap.* 5.

86. Il Sig. Filippo Jaume, con Scritta del 21 Novembre 1794 si era fatto assicurare per pezze 2200 *sopra utili sperati, e da sperarsi, valutati d' accordo per detta somma* VAGLINO O NON VAGLINO, in caffè caricato sopra il Brigantino nominato il Sermentino, Capitano Stefano Jowoich Veneto, da Livorno per Costantinopoli, quale essendo naufragato, molti delli Assicuratori pagarono senza alcuna eccezione il sinistro, e due di essi che si opposero, furono condannati con Sentenza dei Consoli di Mare di Pisa, del 18 Giugno 1795.

87. I Signori Fratelli Desmaretz e Figlio, con Scritta del 18 Giugno 1795 si erano fatti assicurare *sopra qualunque articolo, che abbia nome di mercanzia, ed anche salumi, loro costo, spese, premj, sconti, ed utili, il tutto valutato d' accordo per pezze ventiduemila da otto reali*, in Nave Felicita, Capitano Alessandro Richardson Inglese, dalla Nuova York per Livorno. La Nave avendo sofferto molte burrasche, per cui ebbe luogo non solo un' avaria generale, quanto una particolare sopra le mercanzie, per i danni in esse ritrovati, nella liquidazione fatta avanti il Magistrato Consolare di Pisa nel 18 Maggio 1796 fu valutato per massa di risico l' utile del 15 per 100, dietro una pratica esibita in quegli atti, che questo è il minor utile che si possa speculare in simili operazioni.

88. Anche i noli formano in Italia soggetto di risico per l' Assicurazione, e questi possono assicurarsi, tanto dal Proprietario della Nave, quanto dal Noleggiatore, che la avesse condotta *per aversionem*, sullocandola ai diversi Caricatori a proprio vantaggio, come non di raro suole accadere.

89. L' *Azuni tom.* 1 *pag.* 197. riporta le respettive Ordinazioni sulle quali, come sopra ho osservato parlando delle Assicurazioni, aveva fissato che i noli non possono assicurarsi, ed ammette che in Italia, tanto dalle Leggi respettive degli Stati che la compongono, che dall' uso, è permessa l' Assicurazione sopra i noli senza alcuna limitazione, o distinzione, e scende a individuare l' uso particolare

di altre Nazioni: Su i quali respettivi usi porta le sue reflessioni per distinguere quando il nolo possa formare soggetto di *risico*, e quando ne resti escluso.

90. Il *Waskett. pag.* 244 propone anch' esso delle distinzioni sopra le Assicurazioni dei noli; fissando che quanto si fa dal Proprietario della Nave, non possa farsi, se nell' assicurare la Nave vi sono state comprese le provvisioni, ed altro, che forma soggetto al lucro del nolo, non potendo farsi una Sicurtà sopra lo stesso risico. Perlochè esorta gli Assicuratori, ed i Giudici in caso di tali dispute, di esaminare la situazione della Nave al tempo della fatta Assicurazione, per verificare se di fatto le Sicurtà sopra corpo, o i cambj marittimi, abbia incorporato anche il risico.

91. Lo che però non riguarda il Noleggiatore *per aversionem*, che avendo un utile radicato nella fatta caricazione, ha bastante soggetto per convalidare il Contratto. Egli riporta molti casi decisi sulle respettive circostanze, e conclude, che gli Assicuratori di Londra ordinariamente non ricevono le Sicurtà sopra noli, se non che col patto, che siano al netto delle spese.

92. Il *Park* nell' *Introduzione pag.* 9, ammette che i noli di una Nave sono soggetto valido all' Assicurazione. Pone poi il caso, che in una Sicurtà sopra noli, la Nave incontri qualche accidente prima di mettersi alla vela, e risolve, che non può recuperare il pagamento dei noli, se non fosse stata caricata; ma che se la Polizza è per valuta concordata, e la caricazione è cominciata allorchè s' incontra l' accidente, in tal caso l' Assicurato recupera dagli Assicuratori l' intiero ammontare.

93. Nel primo Ottobre 1789, il Sig. Lazzero Montefiore si fece assicurare in Livorno per se, e per conto di chi spetta, *sopra noli fatti, e da farsi*, dalla Checcia nominata Piloto Veneto, comandata dal Piloto Ragusin Veneto, stimati, e valutati d' accordo essi noli per pezze 3000 da 8 r. *vaglino o non vaglino*, e con renunzia a qualunque prova in contrario. La Nave sinistrò nel 22 Decembre successivo nelle vicinanze di Marsalà. Intimato agli Assicuratori il sinistro, questi si opposero virilmente, atteso l' es-

sere la Sicurtà estesa illimitatamente *ai noli fatti, e da farsi*, e non a viaggio, ma a mesi.

94. L' Assicurato si difendeva colla valutazione concordata, coll' espressa renunzia alla prova in contrario, sulla quale l' Assicuratore non può obiettare l' eccesso fondato sopra prove, perchè in tal caso la liquidazione, e prova del risico deve considerarsi come fatta precedentemente al Contratto, e l' Assicurato viene ad essere liberato, ed assoluto da qualunque discarico, nè può l' Assicuratore allontanarsi dalla stipulata valutazione, senza porre in prova un positivo dolo, e frode dell' Assicurato. Fu in questa Causa anche preso in considerazione l' uso Veneto, ma fu risoluta nell' Aprile 1792 a favore dell' Assicurato; e sebbene gli Assicuratori si appellassero dalla Sentenza dei Consoli di Mare di Pisa, non ne fu proseguito il Giudizio.

95. E nel modo stesso furono condannati gli Assicuratori al pagamento di un sinistro a favore del Sig. Pietro Cesare Papanti, che con Polizza del 7 Settembre 1795 si era fatto assicurare per la somma di pezze 3500 da 8 r. sopra corpo, e attrazzi della Pollacca nominata la Vera Amicizia, comandata dal Capitano Pietro Maria Cecconi; e per pezze 900 per utili sopra il noleggio di detto Bastimento, così concordati *vaglino o non vaglino*, in occasione di essersi detto Bastimento naufragato, conforme resulta dagli atti di num. 2316 del Tribunale di Livorno.

96. L' importanza poi della clausola *vaglia o non vaglia*, colla *renunzia alla prova in contrario*, che è tanto usitata nella Piazza di Livorno, e che sostiene il Contratto di Assicurazione, perchè suppone un risico effettivo, e non ammette che un' estensione di valutazione concordata, è stata con molta precisione esaminata nella Causa Zingrillara, e Assicuratori di Livorno sullo Sciabecco del Capitano Macchiavelli, nella quale appunto si ponevano in dubbio le prove del risico, e del sinistro: Ma dietro le autorità dello *Stipmann*, del *Valin*, dell' *Emerigon*, e di molti altri, che parlano in termini generici di valutazione, fu fissato dal primo Turno della *Ruota Fiorentina*, a relazione dell' Auditore *Ulivelli*, nella dottissima Decisione nella *Liburnen. Assecurationis Navis*, del 5 Aprile 1786,

confermatoria la prima Sentenza dei Signori Consoli di Mare di Pisa.

1. Che quando alla clausula *vaglia o non vaglia*, vi è congiunta la renunzia degli Assicuratori alla prova che far potessero in contrario circa la concordata valutazione, non è bastante agli Assicuratori di provare l' errore, o l' eccesso, ma devono anche giustificare, che la maggior valutazione sia stata procurata con dolo, e con frode.

2. Che quando la Sicurtà è posta in essere col patto *vaglia o non vaglia*, e colla renunzia alla prova in contrario, allora non si ha riflesso, se non quando sia massima la differenza, o sivvero quando venga dimostrato, che il patto sia stato procurato con dolo, o con frode, nè si può aver reflesso alcuno quando l' eccedenza della valuta non sia più del doppio.

97. Le Allegazioni dei dottissimi Giureconsulti, che difendevano le Parti in questa strepitosa Controversia decisa a favore dell' Assicurato, somministrano gran copia di erudizione su questo articolo.

98. Nella Causa del Capitano Gambaro, e Assicuratori di Livorno fu parimente questione della prova del risico, e del sinistro, e fu esaminata l' importanza della clausula *vaglia o non vaglia*, dandone la definizione, e il peso nella *Liburnen. Assecurationum* del 30 Agosto 1793, *art.* 3, della prova del risico §. 45 avanti l' Auditor *Simonelli*, e nella confermatoria del 30 Settembre 1794, §. *Ristretto*, avanti l' Auditore *Cercignani*.

99. In questa intricatissima Causa furono altresì esaminate *le prove del risico* con tutto quel rigore a cui richiamava la vigorosa difesa degli Assicuratori, in mancanza della Polizza di carico, della prevenzione contraria sulla persona dell' Assicurato, e di un complesso di circostanze, che facevano molto dubitare della verità dei deposti su i quali si dovè fondare la tanto importante prova del risico. Ho avvertito altrove, che i Giudici si trovarono astretti dal rigor della Legge a favorire l' Assicurato, ma che poco dopo nacque nel Tribunale di Livorno la contestazione tra gli interessati in questa Sicurtà sulle spese fatte per la falsificazione dei recapiti, con i quali l' Assicurato arrivò al suo intento.

100. Molto diversa fu però l' opinione della *Ruota Fiorentina* sopra la *prova del risico* nella Sicurtà riportata dai Signori Erede Huigens e Comp. del dì 11 Luglio 1775 in Livorno, sopra acciughe, e vini in botte, loro costo e spese, premj di Sicurtà, sconti &c. sopra la Tartana San Gaetano, e l' Anime del Purgatorio, Capitano Giacomo Bianchi Savojardo, dalla Spiaggia di Malaga per Napoli. Il Bastimento essendo naufragato dopo la sua partenza da Malaga in vicinanza di Capo di Palo, l' Assicurato intimò gli Assicuratori al pagamento del sinistro; ma contestato il Giudizio avanti i Consoli di Mare di Pisa, non ostante l' esistenza delle *Polizze di carico per prova del risico*, e del consolato per prova del sinistro, non furono creduti bastantemente provati questi due estremi, e con Sentenza del dì 19 Giugno 1777 furono pienamente assoluti gli Assicuratori. Portata la Causa per revisione alla *Ruota Fiorentina*, due dei Giudici del primo Turno sotto dì 30 Giugno 1781, crederono provato il risico sopra le acciughe salate, ma non l' altro *su i vini*, e così moderarono la prima Sentenza, con scissura per altro dell' Auditore *Arrighi*, che era il Relatore in detta Causa: Onde ricorsi gli Assicuratori all' esperimento del terzo Giudizio, dopo quattro anni di discussione, e di complicazione di prove, nel 22 Setrembre 1786 ottennero una piena conferma della loro assoluzione, mediante la mancanza della *prova del risico*, minutamente dichiarata nella Decisione *Neapolitana, seu Liburnen. Assecurationis* del 22 Settembre 1786, a relazione dell' Auditore *Maccioni*.

101. Negli atti della Sentenza di liquidazione *di risico*, sulla Sicurtà riportata per conto del Capitano Giacomo Pons sopra qualunque mercanzia da caricarsi in Calcutta per Ostenda, pubblicata contro gli Assicuratori di Trieste nel 23 Settembre 1797, si possono vedere con quali prove, e con quali mezzi proceda il Tribunale Marittimo per la verificazione del risico.

TITOLO SECONDO

Della prova del sinistro.

IL Protesto, o Consolato fatto dal Padrone della nave nel luogo del sinistro, o nel più vicino, si reputa comunemente il mezzo più legale per porre in essere la prova del sinistro medesimo (1). E tale è la precisa disposizione del Gius comune nella *Leg.* 2. *Cod. de naufrag.* = Si quis navicularius naufragium se substinuisse affirmet; = Provinciæ Iudicem, eius videlicet, in qua res agitur, ac = probet apud eum testibus eventum. Relatioque etiam ad = sublimissimam referatur præfecturam, itaut intra anni spa- = tium competens dispositio, procedat, quod si per neces se = negligentiam præfinitum anni spatium fortasse claudatur su- = pervacuas serasque interpellationes elapso anno placuit non = admittere = *e nella Leg.* 3. *Cod. eod.* = quoties obruta, = vel submersa fluctibus navis, examen adhibetur competen- = tis Iudicis duorum, vel trium nautarum quæstione habita; = Circa magistros navium quibus est scientia plenior immo- = retur: qui si fatali sorte defuerint in alios inquisitio trans- = feratur, sane si universos violentia tempestatis obruerit, = ne veritas lateat a literis nautarum, sive magistrorum in- = tra iudicia constitutis, super eorum quæratur interitu, quos = navicularius naufragio per iis contendit. = (2)

2. Questa disposizione, che volgarmente chiamasi *Consolato*, perchè per lo più si fa nei Luoghi, o Porti di Mare avanti i Consoli, che le Nazioni, o Mercanti ivi tengono per ricevere gli atti che riguardano la navigazione, o il commercio delle respettive Nazioni (3) viene definita dagli Autori una dichiarazione giurata fatta per ordinario dal Pa-

(1) *L.* 2. *C. de naufrag. Casareg. de commer. disc.* 2. *n.* 3. *Capic. Latr. dec.* 20. *n.* 2. *Rot. Rom. cor. Ubago dec* 69 *n* 3. *cor. Ansald. decis.* 41. *n.* 5. *e la Rota Fior. nella Liburnen. Assecurat.* 20. *Giugno* 1744. *art.* 2. §. 1. *versic. ma prescindendo ancora av. l' Aud Finetti, e nella Liburnen. Assecurationis del* 15. *Luglio* 1785. *art* 2. *del sinistro av. il Sig Aud. Vernaccini.*

(2) *Cuiac. in dd. LL.*

(3) *Bart. in L.* 2. *n.* 2. *C. de naufr. Rocc. resp.* 28. *n.* 10. *lib.* 1. *traff. de assec not.* 59. *n.* 202. *Casareg. disc.* 2. *n.* 3.

drone, ed alcuni del suo Equipaggio alla presenza di un Giudice, Notaro, e Console in quel luogo dove prima arrivarono, dichiarando qualunque tempo cattivo da loro incontrato nel viaggio, o qualunque altro accidente che sia loro accaduto; Come pure le precauzioni prese per guardarsi dalle cattive conseguenze da temersi da tali accidenti, con i motivi avuti di andare in qualunque altro Porto, che quello per cui erano destinati.

3. E tali protesti devono essere fatti nel corso delle ventiquatt' ore dall' arrivo al primo Porto, talchè se il Padrone trascura di protestarsi subito dopo l' arrivo contro i danni resultati da qualunque tempo cattivo, si fa responsabile dei danni che si trovano in qualunque mercanzia a bordo, e di tutte le conseguenze dannose, che possono venire ai terzi dalla mancanza di questa prova (4).

4. L' Ordinanza di Francia al titolo *des congés, & rapports art.* 4. ordina, che tutti i Padroni saranno obbligati di fare un rapporto dentro ore ventiquattro dopo il loro arrivo alla presenza del Luogo-Tenente, e Giudice della Ammiraglità di tutto quanto sia accaduto nel loro viaggio; E questa disposizione ha per oggetto l' impedire di fare dichiarazioni parziali, non concedendo tempo, e luogo per questo, lo che può avere qualche peso dove il Padrone non fosse in verun modo interessato, ma non quando la questione sia, se il danno sia proceduto dalla sua negligenza, cattivo stivaggio, o difetto in calafatare le coverte, mentre, come nota il *Magens*, e fu da me avvertito al suo luogo, a qualunque apparenza di queste trascuraggini (5) i Proprietarj delle mercanzie hanno diritto non ostante il protesto, o consolato d' insistere che si visiti la nave, e che si faccia un esame particolare all' equipaggio, che secondo la pratica italiana dicesi repetizione di testimoni per rilevare come, e

(4) *Targa ponder. marit. cap.* 75. *n.* 2. *Stracc. de nav. par.* 2. *n.* 7 *Rocc de nav. not.* 95 *Rota di Genova dopo lo Stracc. dec* 3. *n.* 15. *& seqq. e i Conseli del Mare di Pisa nella Liburnen. Refeffionis damnorum del pr. Settemb.* 1764. *avanti l' Illustriss. Sig. Console Rossi* §. 75.

(5) *Magens Saggio sopra le Sicurtà par.* 1. §. 75. *la Rota Fior. nella Liburnen. Refeffionis damnorum pr. Agosto* 1782. *av. Morelli.*

dove fossero poste le mercanzie, e tutt' altro che riguardi la loro deposizione.

5. In Amburgo (6) vi è l' uso, che poco dopo l' arrivo della nave, sebbene non appunto dopo le ventiquattr' ore si manda una notificazione stampata ad ognuno che ha mercanzia a bordo, significando che il Padrone teme che il carico abbia sofferto danno: E questo all' oggetto che tutti quelli che hanno mercanzie da ricevere possino mandare a visitare la nave, ed i luoghi dove erano stivate prima di metterle in terra.

6. Questa è veramente una precauzione savissima, e che tende molto alla giustificazione del Padrone.

7. In Londra (7), ed in tutta l' Italia i Padroni per lo più non fanno altro, che notificare nel corso delle 24. ore presso un Ufizio di pubblica autorità la loro volontà di fare un protesto, e successivamente fanno il medesimo senza darne alcuna notizia a quelli che vi possono avere interesse: Dal che poi ne derivano li molti inconvenienti, e le molte questioni che hanno luogo fra i Caricatori, e i Padroni di nave, e gli Assicuratori su i quali va a posarsi ogni danno per la verificazione dei danni, o dei sinistri, come si è avuto luogo di accennare anche altrove.

8. L' equità mercantile, che tanto è valutata in tutti i contratti che il commercio riguardano, per passar sopra a

(6) *Magens loc. cit.*

(7) Magens nel luogo citato referisce, che nella Ordinazione di Amburgo del 1603 si dice nel Capitolo dei Padroni. Deve invigilare diligentemente allo stivaggio delle mercanzie, ed aver cura, che non siano esposte ad esser danneggiate, mentre se segue danno, o se sono diminuite per mancanza del Padrone, ovvero della sua gente, il primo sarà obbligato a dare sodisfazione al Mercante. Ed il Senatore Lungerbeck nelle sue annotazioni sopra questa Legge osserva alla pag. 28 che sebbene la Città di Bordeaux, come anche molte altre tanto in Francia, come in Italia dove si caricano vini, tengano una sorte di Lavoranti, o Stivatori giurati per stivare bene le mercanzie a bordo, non per questo il Padrone resta libero dall' invigilare, ed essere responsabile dello stivaggio, come alcuni di essi hanno preteso. Giacchè gli Stivatori devon metterle in quei luoghi che dirigano il Padrone, ed i suoi Offiziali. E l' insufficienza di una tal ragione fu provata in una lite fatta avanti all' Ammiraglità di Amburgo nell' anno 1725 da Tessier contro il Capitano Detlof-

quel rigore di ragione, che nella compilazione delle prove che riguardano il danno del terzo, esigono tutte le Leggi, si presenta altresì nel caso della prova del sinistro, nel quale secondo le circostanze si recede dal rigore di ragione, ed in qualunque modo si giustifichi il caso, è sempre creduto sufficientemente provato per costringere gli Assicuratori al compimento della loro obbligazione; perchè nelle Cause marittime, e mercantili è ormai proposizione stabilita, che non deve il Giudice star legato ad un genere di prove, piuttosto che ad un altro, ma deve procedere, e giudicare secondo la pura, e mera verità, in qualunque modo ella si manifesti (8): Dal che ne segue, che per quanto il Consolato nel luogo del sinistro, o nel più vicino, come si è detto, sia comunemente reputato il mezzo più legale per provare il sinistro, non è però l' unico mezzo onde possa concludersi tal prova, nè è di forma sostanziale, e precisa; ma può, e deve aversi per giustificato legalmente, e concludentemente il sinistro, ancor quando in difetto del Consolato, venga ad esserne moralmente certo, chi giudica in vista di altro genere di prova (9), adattata alle circostanze del tempo, e del luogo in cui sia seguito il caso, essendo di essenza del contratto delle assicurazioni, che l' Assicurato provi la perdita, ma ciò basta che sia provato anche secondo il diritto delle genti, perchè possa dirsi adempito al dovere (10).

(8) *Casareg. disc.* 142. *per tot. Loccen. de iur. marit cap.* 10. *Fontanell. dec* 271. *per tot la Rota Fior. presso il Conti dec.* 64 *n* 23. *e* 24 *tom.* 1. *e la Rota di Genova nella Ianuen. Reassecurationis del* 22. *Giugno* 1785 *av. l' Aud. Pompeo Baldasseroni, L. quintus ff. mandat. Stracc. de mercat. tit. quomod. tit proced. in caus. mercat. Carpzov. resp.* 36. *n.* 10. *lib.* 4. *Calvin. de æquit lib.* 1. *Mans. cons. for.* 53 *n.* 49. *Ansald. disc. gen. n* 1. *Rot. Rom. cor. Bich. dec.* 557. *n.* 27. *cor. Buratt. dec.* 58. *n.* 6. *il Consolato del Mare di Pisa nella Liburnen. Assecuration* 20 *Sett.* 1784. §. 7. *av. il Console Rossi, e la Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationis* 15. *Luglio* 1785. *av. il Signor Aud. Vernaccini.*

(9) *Casareg. de commerc. disc.* 2. *n.* 4. *e disc.* 142. *n.* 12. *Ansald. de commerc. disc.* 70. *n.* 16. *Rot. Roman. cor. Ansald. dec.* 47. *dopo il Balduc. de assec. dec.* 7. *n.* 2 *&* *seq. e dec.* 8. *n.* 8. *la Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationis* 20. *Giugno* 1744. *av. l' Aud. Finetti art.* 2. §. 1 *e nella citata Liburnen Assecurationis* 15. *Luglio* 1785 *av il Sig. Audit. Vernaccini* §. 40. *in termini puntualissimi.*

(10) *Marquar. lib.* 2. *cap.* 13 *n.* 75. *Stypman. par.* 4. *cap.* 7. *n.* 474. *Rocc.*

9. Resulta pertanto da questa Giurisprudenza, che la prova del sinistro non ha alcuna forma necessaria, e di rigore: Ed è bastante che la prova sia posta in essere in una maniera capace di convincere qualunque uomo ragionevole, senza che vi sia assolutamente bisogno di ricorrere ad alcuna formalità estrinseca, che per le circostanze dei tempi, dei luoghi, e delle persone, sono bene spesso impraticabili, e che dall' altra parte non sono ricercate nel contratto di assicurazione, nè dalle particolari Costituzioni, nè dalle Leggi marittime.

10. Il Diritto delle Genti è la sola Legge alla quale sono soggetti quelli che si addicono alla navigazione, nelle cose che questa riguardano (10); e secondo questo è bastante che il Giudice, come si è detto, abbia una *certezza morale, e naturale* del sinistro, e che dalle circostanze egli sia convinto della verità del fatto; perchè egli non deva stare attaccato al rigore di ragione (11), poichè nella soggetta materia di Assicurazione è stabilito, che devono prendersi in quanto al sinistro quelle prove che si possono avere, ed a tale effetto si ammettono testimonj, che in qualunque altro caso sarebbero rigettati, si dà fede alla deposizione di un solo, e si prende per prova il fatto di altri Assicuratori, che essendo nel caso stesso abbiano tranquillamente pagato il sinistro (12), ed in una parola è questa una materia del tutto arbitraria, sulla quale conclude l' *Emerigon*, che è impossibile di dare delle regole certe, e determinate; dipendendo la cosa dalle circostanze, e dalla qualità del fatto: Ella è necessariamente lasciata alla prudenza del Giudice per procedere sulla medesima, in modo che trionfi

not. 58. *Casareg. disc.* 1. *n.* 36. *Pothier* t. 154. *Valin des assur. art.* 57. *pag.* 129. *Emerigon chap.* 14 *sect.* 3. §. 1. *Rota di Genova dec.* 3. *e dec.* 36 *n.* 4.

(10) *Rocc. not.* 59.

(11) *Marquar. lib.* 2. *cap.* 13. *n.* 15. *Straccc. gloss.* 18. *Rota di Genova dec.* 36. *num.* 5.

(12) *Casareg. disc.* 1. *n.* 43 *Ansald. disc.* 70. *n.* 22. *Emerigon ch.* 14. *sect.* 3. §. 5. » ivi » mais lors qu' il s' agit d'une point ce fuit, l'exemple du plus grand nombre des assureurs est un consideration qui peut porter le juge a se determinér plus aisement contre les refractaires » *e la Rota di Genova nella Ianuen. Reassecurationis* 22. *Giugno* 1785. *avanti l' Aud. Baldasseroni* §. 17. *& seq.*

anche col mezzo dell' equità la verità, e la giustizia (13).

11. Il *Pothier* (14), parlando degli atti che occorrono a giustificare la perdita degli effetti assicurati, e degli accidenti di forza maggiore che l' hanno cagionata, e che l' Assicurato deve comunicare agli Assicuratori, conforme si è detto; dice che questi atti sono in caso di naufragio, o investimento i processi verbali, o sieno i deposti fatti dagli Offiziali dell' Ammiraglità del Luogo, che hanno fatto lavorare al recupero degli effetti, e il deposto verificato dalla Gente dell' equipaggio, fatto al Tribunale dell' Ammiraglità del Luogo più vicino ove il naufragio è arrivato, o avanti Notari, allorchè non vi è Tribunale di Ammiraglità.

12. Il *Valin* (15) conviene nello stesso sentimento, ma conclude che nè le Leggi, nè gli Autori fanno alcuna specificazione dei recapiti che occorrono a concludere quella prova, che deve per altro immancabilmente concludersi in buona forma (16): E questo Autore referisce un solo caso di una Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia del 9 Agosto 1754, in cui furono condannati gli Assicuratori senza altra prova del sinistro, che le lettere del Capitano.

13. La regola per altro, che il sinistro possa provarsi concludentemente in tutt' altra forma, che per mezzo del consolato fatto legalmente sul Luogo del sinistro medesimo, o nel più vicino, ha una limitazione, allorchè si tratta di Sicurtà fatta per interesse del Capitano medesimo; poichè in tal caso, siccome l' Assicurato è nel più stretto rigore di dare un discarico del sinistro, deve per conseguenza formare la prova in maniera più concludente, e più legale, e la Legge riprende contro di esso quel rigore da cui si diparte rispetto ai Terzi assicurati, perchè rispetto a questi si presume, che non possano avere avuto alcuna parte, o abbiano commesso fraude nella mancanza del consolato, che rispetto al Capitano, trattandosi di un atto solito, facile,

(13) *Emerigon chap.* 14. *sect.* 3. §. 5. *Casareg. disc.* 2. *num.* 4. *de Luc. de cred. disc.* 111. *n.* 12. *Rota di Genova dec.* 36. *n.* 3.

(14) *Pothier des assur. n.* 154.

(15) *Valin des assur. art.* 57.

(16) *Cleirac des contracts maritim. chap* 3. *n.* 2 *e chap.* 18. *n.* 2. *alle note Stipmann. par.* 4 *cap.* 7. *num.* 474. *Rota di Genova dec.* 3 *per tot.*

e necessario, nasce il sospetto, e la presunzione, che il danno, o la perdita della Nave non sia accaduta da quella causa che si pretende, nè in quel modo che si vuol fare supporre (17).

14. Tutto ciò è relativo alla prova del sinistro procedente da naufragio; ma quando procede da innavigabilità della Nave, o da investimento a terra, oltre le prove del sinistro in genere, devono farsi quelle del sinistro in specie, all' oggetto di porre gl' Interessati in grado di farsi indennizzare delle loro perdite dagli Assicuratori.

15. Per quanto siasi dovuto toccare questo articolo in parlando della innavigabilità della Nave, e deva ancora parlarsene nel Titolo dell' abbandono, o sia della renunzia all' incetta, non è superfluo il ripetere, che la dichiarazione della innavigabilità di una Nave deve farsi giudicialmente, previa una perizia formale dello stato della Nave, alla quale devono essere citati gli Interessati se vi sono presenti (18), conforme devono esserlo di ragione a qualunque atto che porti verificazione di caso, o liquidazione di danno a loro carico, potendosi unicamente dispensare da questa citazione, allorchè la necessità costringe a verificare il caso, o liquidare il danno in un Luogo da cui non solo sieno assenti gli Interessati, ma ivi non abbiano chi possa legalmente rappresentare la loro persona (19).

16. E ciò tanto più, perchè nel caso delle Assicurazioni sopra corpo di Nave, fanno i Dottori la distinzione da sinistro procedente da naufragio totale, o procedente da investimento a terra, o da arrenamento, che sebbene fatale considerato, possa per altro dar luogo alla disputa, se il danno debba rifarsi in linea di sinistro totale, o di semplice avaria, perchè non abbia luogo una perdita tale, che dir si possa assoluto sinistro: Poichè laddove nel primo caso non

(17) *Casareg. disc.* 10. *n.* 67.

(18) *Rocc. not.* 59. *De Luc. de cred. disc.* 111. *n.* 12. *Casareg. disc.* 1. *num.* 38 *Emerigon chap.* 14. *sect.* 2. §. 4.

(19) *Loccen. lib.* 3. *cap.* 10. *num.* 6 *Stracc. de assec. gloss* 18. *cap. de navib. par.* 2. *n.* 7 *Rocc. not.* 59. *& resp.* 25. *n.* 9. *resp.* 34. *n.* 3. *e fu lattamente discusso nella più volte citata Causa del Capitan Bellucci decisa in Pisa con Sentenza del* 20. *Settemb.* 1784, *e dalla Rota Fior. sotto dì* 15. *Luglio* 1785. *a relazione del Sig. Audit. Vernaccini.*

vi è luogo a questionare l' abbandono fatto dal Capitano a danno degli Assicuratori; nel secondo caso poi, se il Bastimento può ridursi nuovamente galleggiante, è in facoltà degli Assicuratori di esaminare, se la perizia dei danni è legale, ed hanno diritto di provare l' errore, e la lesione, se mai vi sono concorse (20), onde deve costare in forma non equivoca, ma concludente, e legale, degli altri fatti, o porre in essere la detta condanna.

17. In questi termini, cioè per mancanza di solennità nella perizia, e nella dichiarazione giudiciale dell' innavigabilità della Nave Ettore, furono assoluti gli Assicuratori che avevano toccato sopra corpo, e attrazzi, noli, armamenti, e panatiche di detta Nave, a favore di Giorgio Coade di Exon, per il viaggio da Exon a Livorno. Partita la detta Nave con un carico di grani, ed avendo sofferte molte fiere burrasche, dovè il Capitano refugiarsi in Darmouth, ed ivi fatta fare una perizia da un Capitano di Nave, e due Costruttori, dello stato della sua Nave, la dichiarò innavigabile, e incapace di resarcimento. Produsse l' Assicurato in Giudizio non solo questa perizia, ma il consolato formale che verificava le cause per cui la Nave era ridotta in questo stato, ed una quantità di attestati di varie Persone che deponevano aver veduta la Nave, e di averla giudicata *innavigabile*, ma tuttavolta fu l' Assicurato condannato, ed assoluti dal Giudizio gli Assicuratori, prima con Sentenza dei Consoli del Mare, dei 22 Marzo 1751, e poi della Rota Fiorentina del dì 26 Settembre 1755, avanti i già Auditori *Soldani*, *Venturini*, *ed Agnini*.

Ma in un caso simile fu, come sopra avvertimmo, ammesso il sinistro per l' innavigabilità della Nave, provata con gli atti fatti avanti il Console della Nazione, a cui apparteneva il Capitano, tanto nel caso Sorte correse del Capitano Bellucci contro gli Assicuratori di Livorno, deciso contro gli Assicuratori in Pisa, con Sentenza del 10 Marzo

(20) *Targa ponder. maritt. cap.* 54. *Wedderkoop introd. ad ius nautic. lib.* 2. *tit.* 7. *n.* 100. *Casareg disc.* 17. §. 5. *Merend. controv. lib.* 3. *cap.* 50. *n.* 36. *Rocc de assec. not.* 59. *n.* 203. *e* 204. *Rocc. disp. seleff. cap.* 7. *num* 3. *Rota Fior. nel Tesoro Ombros. dec.* 60 *n.* 65. *& seq. tom.* 3.

1784, e confermata in Firenze nel 15 Luglio 1786, a relazione dell' Auditore *Vernaccini*; quanto nell' altro della Causa Zingrillara sulla Nave del Capitano Macchiavelli, deciso contro gli Assicuratori in Pisa, e confermato in Firenze con Sentenza del 5 Aprile 1786, a relazione dell' Auditore *Ulivelli*.

18. Se però il sinistro procede dalla depredazione, a giustificare il medesimo è sufficiente la pubblica voce e fama, ed i recapiti giusticativi s' intendono in tal caso le lettere di avviso del Capitano, e dei Principali dell' equipaggio, su i quali possono condannarsi gli Assicuratori, almeno in Giudizio esecutivo al pagamento delle somme assicurate (21). E così decise l' Ammiraglità di Marsilia con Sentenza del 7 Ottobre 1748, per la quale furono condannati gli Assicuratori sulla sola prova della deposizione di un Maltese, che aveva dichiarato di aver veduto a Porto Maone il Bastimento assicurato con altri Bastimenti presi dagli Inglesi. La *Rota di Roma* nella *Anconitana Assecurationum* del 12 Febbraio 1776, avanti Monsig. *Ratta*, e i Consoli di Mare di Pisa con Sentenza de' 20 Marzo 1784, e la *Rota Fiorentina* sotto dì 22 Giugno 1785, a relazione del Sig. Auditore *Vernaccini*.

19. Non curandosi punto a questo effetto la giustizia, o ingiustizia della depredazione, e qual sia per essere il giudizio sulla legittimità della medesima, ma considerandosi per legge speciale del Contratto vero, ed assoluto sinistro dal momento che la Nave è stata depredata, purchè ciò sia dentro i termini dell' Assicurazione, conforme ho più diffusamente provato, parlando delle prese.

20. L' altro caso in cui parimente per legge stessa del Contratto gli Assicuratori sono tenuti al pagamento del sinistro, e l' Assicurato non è obbligato a dare alcuna giustificazione è, quando per lunghissimo tempo, o per quello spazio che regolarmente è determinato da ciascuna Polizza, non si è più avuto alcuna nuova della nave, o della merce assicurata. E' questa una disposizione di diritto comune; che non ammette eccezione (22).

(21) *Pothier des assec. n. 154. Valin des assec. art. 57.*

(22) *Loccen. lib. 2. cap. 5 num 78. Stracc. de assec. glos. 30. Stigmann.*

21. Il Regolamento di Anversa prescrive a quest' oggetto all' articolo 5: „ Gli Assicuratori assicureranno, o = pagheranno agli Assicurati la somma da essi firmata nella = Polizza, se in tempo di un anno ed un giorno dopo la = data di tal soscrizione non si riceva nuova della nave, e = mercanzie così assicurate; essendo prodotte prove legitti- = me, che tal nave, e mercanzie erano in essere nel tempo = che fu fatta la Sicurtà. „

22. La Polizza di Sicurtà attualmente in uso a Livorno, e prescritta dai Capitoli di Sicurtà di Firenze, conclude: „ E se tra sei mesi non fosse certa novella, gli Assi- = curatori debbono pagare a detti Assicurati ciascuno quelli = denari assicurò, e giungendo poi dette mercanzie, e sca- = ricando in terra a salvamento nel dichiarato Luogo, detti = Assicurati debbono rendere a ciascheduno quelli denari = avessero ricevuti. „

23. La formula di Spagna prescrive l' obbligazione del pagamento agli Assicuratori, se passi un anno ed un giorno dopo la partenza della Nave senza veruna nuovità certa del suo arrivo al Porto del destino, o in alcun altro.

24. Secondo l' antica formula di Sicurtà di Genova (23) stabilito viene su questo punto: „ Con patto, che = quando fra un anno dalla partenza, alcuno dei suddetti = Assicuratori non portino nuova giustificata della salvezza = della detta Nave, in tal caso s' intenda sinistrata, e sia = luogo all' intimazione, e riscossione come sopra. „

25. La formula di Ancona prescrive anch' essa (24): = *Si ab hinc intra menses duodecim de dicta nave non = fuerint vera nova perlata, Assecuratores obligentur = dare, & solvere pecuniam istam ab illis assecura- = tam. Et si postmodum salva advenerit, Assecuratus = debeat restituere nummos istos, quo a dictis Assecu- = ratoribus acceperit.* „

par. 4. cap. 7. n. 330. Kurick distrib. de assec. pag. 857. in princip. Casareg. disc. 1. n 61. & seqq. Pothier des assur. n. 154. „ Il a un cas au quel il n' est pas necessaire de rapporter des actes justificatif de la perte des effectes assuré; C' est celui au quel c' est le defaut de nouvelles du vaisseau au bout d' un an ou deux an qui a donne l' ouverture a l' action „ *Valin des assur. artic. 58. Emerigon chap 14. sect. 4.*

(23) *Targa cap 51.*

(24) *Strace. gloss. 30.*

26. La formula di Bordeaux: „ Convenghiamo, che = in mancanza di novità sarà a voi permesso dopo un anno = dal giorno della sua partenza. „

27. Le Ordinazioni di Middelburgo dispongono, che: = In caso che qualunque nave, o mercanzie che sono assi- = curate venghino a mancare continuamente per un anno = ed un giorno dopo essere partite dal Porto dove furono = caricate, e dopo che fu fatta la Sicurtà, senza averne = avuta in questo frattempo alcuna notizia nè al Luogo del = caricamento, nè al Luogo del destinato discarico, quando = questo sia in Europa, Barberìa, o a quelle vicinanze, al- = lora questa nave, o mercanzie saranno stimate perdute, e = perciò se ne può dare intimazione agli Assicuratori, e di- = mandarne il pagamento tre mesi dopo; ed in quanto ai = Luoghi situati in maggior distanza, si dovrà osservare = d' ora in poi il tempo di due anni. „

28. Il Regolamento di Roterdam §. 67 porta: „ Che = quando non si sentono nuove di sorte veruna della nave, o delle mercanzie assicurate, saranno stimate perdute, e = l' Assicurato avrà diritto di fare la cessione allo spirare = di un anno, e sei settimane dopo la partenza della Nave, = in caso che il viaggio per cui era destinata non eccedesse = i mentovati limiti, ma se era destinata a maggior distanza, = allora sarà allo spirare di due anni. „

29. L' Ordinazione di Amsterdam al §. 29 prescrive lo stesso, ordinando: „ In caso che una Nave assicurata, = o mercanzie stia fuori un anno ed un giorno dopo che è = assicurata, e sia partita dal Porto dove fu caricata, senza = che in questo tempo se ne sia intesa cosa alcuna al Luo- = go della caricazione, nè al Luogo destinato per il di-ca- = rico, se ciò sia in Europa, Barberìa, Isole Canarie, in = qualunque parte del Mediterraneo, Levante, ed Arcipela- = go, o in queste vicinanze, allora la detta nave, e mer- = canzie saranno stimate perdute, e se ne può fare intima- = zione agli Assicuratori, e dimandare il pagamento tre = mesi dopo, ed in riguardo ai Luoghi a maggior distanza = di quì innanzi si osserverà lo spazio di due anni. „

30. Secondo l' articolo 58 e 59 delle Ordinanze di Francia: „ Quando l' Assicurato non riceve veruna nuova

= della sua Nave; può allo spirare di un anno per i viaggi = comuni, contando dal giorno della partenza, e dopo due = anni per quelli di maggior distanza, fare la sua cessione, = e abbandono agli Assicuratori, e dimandare il pagamento = senza essere obbligato a produrre alcun certificato della = perdita. „

41. I viaggi di Francia in Moscovia, Terra di Capo Verde, Canadà, Terra Nuova, le sue Isole, e Banchi, ed altre Coste, ed Isole di America, e la Costa di Guinea, e tutti gli altri che possono farsi al di là del Tropico, saranno reputati viaggi lunghi, ed a gran lontananza.

32. Le Leggi marittime di Prussia, parlando delle Sicurtà, al §. 27 prescrivono: „ In caso che la Parte che si = fa assicurare non ricevesse veruna nuova della nave, o = mercanzie assicurate, o se essendone ricercata ne può pre- = stare giuramento, cioè che dopo la partenza della Nave = per un viaggio, accordando sei mesi dentro il Mare di = Levante, un anno al di là dal Sud, dal Capo North allo = Stretto di Gibilterra, un anno e mezzo al di là, o sopra = il Mediterraneo fino al Golfo di Venezia, e due anni a = maggior distanza, non ha ricevuta nuova alcuna della na- = ve, e mercanzie assicurate, le medesime saranno allora = credute perdute, e l' Assicuratore dentro quattro settimane = dopo la notificazione di tale intelligenza sarà obbligato a = fare il proprio pagamento; la Parte assicurata è parimente = obbligata di trasferire intieramente la nave, e le mercan- = zie perdute all' Assicusatore, secondo il regolamento degli = articoli 22 e 24; ma questa notificazione, dove la Parte = assicurata non può dare notizia verbale della perdita all' = Assicuratore, deve esser fatta almeno tre mesi dopo che = sono spirati gl' intervalli sopramentovati. „

33. Le Ordinazioni di Amburgo al titolo 2 §. 1 dispongono: „ Che se una Nave destinata per qualunque Por- = to situato dentro i limiti dell' Europa viene a mancare, e = che non se ne abbia veruna contezza dentro tre mesi al = più dopo il tempo solito che tali navi compiscono il me- = desimo loro viaggio, questa allora può dirsi perduta, e = l' Assicurato è in libertà di abbandonare la nave, e le = mercanzie che sono a bordo, e di chiedere agli Assicura-

= tori il pagamento delle somme che hanno assicurate, e = firmate; e questi saranno obbligati di pagare la perdita a = ragione di 92 per 100 al termine di due mesi, dal tempo = che ne sarà data loro tal notizia dall' Assicurato, per = mezzo di un Mezzano giurato, o dallo Spedizioniere delle = sicurtà, ed avere. „

34. Se uno, o più degli Assicuratori facessero difficoltà di pagare nel tempo limitato di sopra, allora l' Assicurato deve pazientare per un anno, e due mesi intieri dal tempo che partì la Nave, allo spirare del qual termine l' Assicuratore deve pagare l' intiera perdita di 100 per 100 senza veruna deduzione, e intanto sarà obbligato di dare sicurezza all' Assicurato, se questo la ricerca. Il metodo medesimo, come si è detto sopra, di abbandonare, e pagare le perdite, sarà osservato riguardo alle Navi destinate all' Indie Occidentali, o altri Luoghi fuori di Europa, se non che dovrà aspettarsi un tempo più lungo in proporzione alla situazione, e distanza dei Luoghi. „

35. Le Ordinazioni di Svezia articolo 2, §. 1 dispongono anch' esse: „ Quando una Nave assicurata destinata ai = Luoghi dentro l' Europa, o ai Porti del Mediterraneo, = nell' Arcipelago, Levante, la Costa di Barberìa, l' Isole = di Canaria, e Madera, resta fuori un anno ed un giorno, = oppure dentro i Mari di Levante sei mesi senza averne la = minima novità, allora può credersi perduta, ed è in fa- = coltà dell' Assicurato di abbandonare la nave, ed il ca- = rico. Egli deve certificar ciò all' Assicuratore per via di = un Mezzano giurato, o per qualche altro modo legale, ed = allo spirare dei due mesi riceverà da esso la somma fir- = mata nella Polizza. Se il Luogo è in maggior distanza di = qualunque di quelli sopra mentovati, l' Assicurato sarà = obbligato di aspettar l' avviso per due anni, ed allora so- = lamente sarà in libertà di cedere la nave, ed il carico, e = dimandare il suo pagamento come sopra. „

36. Le Ordinazioni di Danimarca all' articolo 9 fissano: „ In caso che di una Nave assicurata per un viaggio = dentro l' Europa non se ne rilevi novità da verun Luogo = in un anno e un giorno dopo la sua partenza dal Porto = da dove fu assicurata, una tal nave, e mercanzie si ter-

= ranno danneggiate, e perdute, dimanierachè dopo lo spi-
= rare di un tal termine può farsi una tale intimazione, e
= il danno domandarsi dopo tre mesi; ma fuori di Europa
= restano accordati due anni. „

37. Nella formula di Londra dei Cambj marittimi è convenuto: „ E resta accordato tra le dette Parti, che in = caso che la detta Nave non sia ritornata nel Fiume Ta- = migi dal detto viaggio al termine di mesi quattordici, da = contarsi dalla data della presente, e che al termine dei det- = ti mesi quattordici non sia stata fatta una prova giusta = della perdita accaduta dentro il tempo sopraddetto, allora = noi (Assicuratori) pagheremo, e faremo pagare dentro = lo spazio di giorni venti susseguenti dopo il termine di = detti mesi 14 al detto (Assicurato) la detta somma. „

38. Nelle Ordinanze di Bilboa all' articolo 37 è parimente stabilito: „ Quando accada, che un bastimento, o = mercanzie assicurate di andata, e ritorno da qualunque = Porto di Europa non comparischino nel Porto per cui so- = no destinate, nè in verun altro, e che non se ne abbia = avviso in un anno, da contarsi dal giorno della sua par- = tenza; in questo caso l' Assicurato, se gli conviene, può = fare la sua cessione, e domandare all' Assicuratore l' am- = montare delle robe assicurate, che questo deve pagare bo- = nariamente, e puntualmente: E quando la navigazione sa- = rà per qualunque Porto di America, o di altre Regioni = egualmente distanti, si può fare il detto abbandono, e di- = mandare il pagamento di ciò che è stato assicurato nel = termine di due anni, da contarsi parimente dal giorno in = cui la Nave cominciò il suo viaggio. „

39. Finalmente secondo la formula di Venezia è stabilito: „ Parimente gli Assicuratori saranno obbligati al pa- = gamento delle somme assicurate, se del Bastimento sopra = il quale è fatta la Sicurtà, non si averà avuta notizia nes- = suna nel corso di un anno compito dopo la sua partenza = dall' ultimo Porto, dal quale se ne abbia ricevuto. „

40. La ragionevolezza di tutte queste particolari disposizioni, per cui la mancanza di nuove vere, e giustificate esenta gli Assicurati dal fare la prova del sinistro, ed obbliga gli Assicuratori al pagamento, è fondata sulla presun-

zione di ragione, che la Nave siasi intieramente perduta, come pur troppo sovente accade in mezzo al Mare, senza che alcuno possa renderne conto; onde di ragione si equipara la mancanza di vera nuova alla legittima giustificazione della perdita (25).

41. Ma all' oggetto che possa aver luogo questa presunzione è d' uopo, che non solamente l' Assicurato non abbia alcuna vera nuova della sua Nave, ma che alcuna Persona non ne abbia avuta, talchè se si possa verificare, che ve ne sieno state, l' Assicurato è rigettato dalla sua azione.

42. Il lasso del tempo di uno, o due anni, avuto riguardo alla qualità dei viaggi, è creduto sufficiente a far presumere la perdita (26), e perciò dispensa l' Assicurato dal fare altra prova, e rifonde all' Assicuratore il peso di provare il contrario (27), che è quanto dire di giustificare concludentemente il salvo arrivo al Luogo destinato: Ma l' essere l' Assicurato esente per questo corso di tempo dal provare il caso sinistro, non lo libera per altro dal dovere in tale epoca legalmente provare i necessarj requisiti, relativamente al risico sulle mercanzie, e che elleno sono state caricate nella Nave fino alla concorrente quantità della somma assicurata, e presi a cambio marittimo, dimanierachè in questa ipotesi il lasso del tempo non serve che a giustificare la perdita della nave, e del carico, e nel resto l' Assicurato deve osservare le formalità prescritte dalle Leggi di questo Contratto (28).

(25) *Stracc. de assec. glos.* 30. *Valin des assur. art.* 58. *Emerigon chap.* 14. *sect.* 4. §. 2. *Pothier des assur. n.* 123.

(26) *Pothier des assur. d. num.* 123 *Valin des assur. art.* 58 „ Cela ne suffit pas, si les assureurs en ont reçu ou quelques tierces personnes; pour ce que la nouvelle ne soit pas suspecte, & tenue secrete; car enfin l'assuré pourroit taire les nouvelles, qui lui seroient parvenues pour avoir occasion de se prevaloir de l' un, ou deux ans „ *Emerigon chap.* 14. *sect.* 4. §. 4.

(27) *Casareg. disc.* 1. *n* 62. *Kurick diatr. de assec. n.* 16. *p.* 837 „quando intra annum, & diem de assecuratis mercibus, & navi, nihil constat assecurans tenetur summam pecuniæ in instrumento nominatam solvere, aut probare, quod omnia adhuc salva sint. „

(28) *Valin des assur. art.* 58. „ivi„ Aprés l' an ou les deux ans expiré

43. Per quanto tutte le Leggi stabiliscano l' epoca per la mancanza di nuove dal giorno della partenza della Nave per l' ultimo viaggio, tuttavolta ragion vuole, che ciò deva intendersi nel caso che da tal momento non se ne abbia avuto più nuove, ma qualora ve ne siano state, il tempo prescritto dalle respettive Ordinazioni, o dalla Legge comincia a decorrere dall' epoca delle ultime nuove; lo che non solo è di ragione, ma conforme si è di sopra riportato, molte particolari Costituzioni l' hanno con precisione dichiarato (29).

44. Gli Autori fanno la questione, se nelle Sicurtà fatte a tempo limitato, e non a viaggio, la mancanza di novità per il lasso del tempo dalle Leggi prescritto importi il sinistro a danno degli Assicuratori, o sivvero gli Assicurati sieno nella necessità di giustificare, come è di stile negli altri casi, che ciò sia accaduto nel tempo della convenuta obbligazione.

45. Il *Targa cap.* 52 *num.* 21 nota, che quando si facessero Assicurazioni a tempo determinato, e il Vascello assicurato si affogasse in altura, e non si comprendesse questo sinistro da altro che, o dalla lunghezza del tempo, o da alcun frammento, o altro contrassegno, in tal caso chi vuol risquotere ha da provare e il sinistro, ed il tempo come suo fondamento; però in tali casi si è presa la strada di dividere, quando che gli accidenti seguiti non prepondino più da una parte, che dall' altra, secondo i quali devesi regolare: Ma questa autorità, benchè seguitata anche da altri (30), vien contradetta dagli altri Scrittori, e non è in pratica seguitata.

le navire est donc censé perdù; Et sans aucune attestation de perte l' assuré peut faire son delaissement aux assureurs, & leur demander le payement des sommes assurées: moyennant toute fois, & non autrement par rapport aux marchandises qu'il iustifie en avoir chargé dans le navire iusqu'au concurrence des sommes assurées, & prises a la grosse. De sorte que dans l' hypothese ce n'est que la perte du navire, [illegible] de son chargement qui est reputé constante par ce laps de temps, & que du reste l'assuré doit observer le formalités prescrites. „

(29) *Valin loc. cit.* „ a compter du jour de depart. „

(30) *Casareg disc.* 2 *n* 8 „ quando tempus est de substantia, vel fundamentum intentionis tunc debet præcise, & determinate probari. „

46. Imperocchè derivando la prova del sinistro in tal caso da una presunzione di ragione, che favorisce l' Assicurato, la prova in contrario spetta a quello che propone l' eccezione del caso non seguito nei termini del Contratto, e per l' assioma notissimo di ragione, che il Reo nella sua eccezione diviene Attore, e così concludono il *Valin* (31), illustrando l' articolo 58 delle Ordinanze di Francia, ed il *Pothier* parlando delle eccezioni competenti all' Assicuratore, il primo allegando per ragione „ che in dubbio la = Nave deve giudicarsi perduta dal giorno che è dispersa, = o da quello delle ultime nuove che se ne sono avute, = all' esempio dell' assente, che dalla Legge è reputato mor- = to dal giorno della sua assenza. „

47. Ed il *Pothier* soggiunge, che in simili casi gli Assicuratori non possono difendersi dal pagare le somme assicurate, che con l' eccezione, che la perdita della Nave è avvenuta dopo lo spirare del tempo convenuto nella Polizza; ma tocca a loro a giustificarlo, secondo la massima, *incumbit onus probandi, ei qui dicit*.

48. L' *Emerigon* (32), non solo è anche egli di questo sentimento conforme all' equità, e alla ragione, ma riportando la contraria autorità del *Casaregi*, riferisce di essere stato dal Parlamento di Aix giudicato a seconda della medesima con due Decreti del 10, e 20 Giugno 1747, i quali però furono cassati, ed annullati dal Consiglio di Stato di S. M. Cristianissima nel 1749.

49. Questo Autore fa a se stesso un' altra questione, la resoluzione della quale essendo giustissima, e molto analoga alla materia, credo bene di referire: „ Io ho fatto as- = sicurare, dic' egli, la mia Nave per tre mesi, da contare = dal giorno della sua partenza, non avendone avuto alcuna = nuova dopo questo tempo. Io ho fatto fare delle nuove = Sicurtà: Passano uno, o due anni senza che si sappia ciò = che sia accaduto. Si domanda, se la perdita sia a carico = dei primi Assicuratori, o dei secondi? Io credo, seguita = egli, che questa deva posarsi sopra i primi; che le secon-

(31) *Guidon de la mer chap. 3. art. 2. Valin des assur. art. 58 Pothier n. 124.*
(32) *Emerigon ch. 14. sect 4. §. 7.*

= de Sicurtà sieno nel caso dello storno: E soggiungo, che = le seconde Sicurtà non cuoprono punto le precedenti, le = quali sussistono in conseguenza in tutto il loro pieno vi- = gore, fino a tanto che i primi Assicuratori abbiano pro- = vato che il sinistro è accaduto dopo il tempo fissato nella = loro Polizza. „ La questione è dunque la medesima, sia che le Sicurtà a tempo sieno state rinnovate, o sia che elleno non lo siano state, purchè l' epoca della perdita sia assolutamente incognita. La rinnovazione delle Sicurtà, essendo un fatto estraneo ai primi Assicuratori.

50. La *Rota di Genova* ha modernamente deciso più volte quest' articolo, ammettendo per prova di sinistro la mancanza di novità, e segnatamente in una *Januen. Assecurationis del 4 Giugno 1783 avanti l' Auditore Conte Roberto Ondedei al §. 5 & seq.* ove questa regola viene illustrata dalle municipali disposizioni della massima parte delle Piazze di Commercio. Lo stesso è stato confermato nella *Januen. Assecurationis del 2 Maggio 1785, a relazione dell' Auditore Pompeo Baldasseroni mio Fratello § 8 & seq.* e similmente in altra *Januen. Reassecurationis del 22 Giugno 1785 avanti lo stesso al §. 22 & seq.*

51. Il *Waskett pag.* 545. parla dell' obbligo, che ha l' Assicurato di provare il sinistro non ostante qualunque patto in contrario. Le prove poi di questo sinistro sono relative alla natura dell' accidente, da cui ha avuto causa. Il *Park* al *cap. 9 dell' abbandono pag.* 143 ferma la stessa proposizione; ed ambedue si diffondono a parlare del sinistro, che proviene da mancanza di nuova.

52. L' *Azuni tom. 4 pag.* 128 dopo aver parlato di tutti gli accidenti, ognuno dei quali è atto a produrre la perdita intiera della cosa (benchè non sempre la cagioni), e che si chiama sinistro, passa a parlare della maniera colla quale il medesimo deve esser provato.

53 Questo Autore fissa per massima, che sempre che una nave per qualunque caso non può giungere al Porto destinato, s' intende tosto seguito il sinistro, e commessa la stipulazione dell' assicurazione, quantunque le merci fossero salve in altro luogo; Mentre ad effetto di far cessare la detta stipulazione, si richiede non solo la salvezza della nave,

e merci, ma ben' anche l' arrivo, e discarico nel luogo a ciò destinato: laonde la verificazione del sinistro non dipende mai dal danno maggiore, o minore, che abbiano sofferto le merci assicurate, ma dalla mancanza dell' arrivo di esse (33): Quindi in qualunque modo si giustifichi il sinistro, è sempre creduto sufficientemente provato per costringere gli Assicuratori al compimento della loro obbligazione; dal che ne segue, che per quanto la deposizione contenuta nel Consolato del Capitano fatto nel luogo del sinistro, o nel più vicino si creda il mezzo più legale per provarlo, non è però l' unico, onde possa concludersi tal prova, mentre può, e devesi avere il sinistro per provato legalmente, e concludentemente ancor quando in difetto di Consolato sia il Giudice moralmente certo in vista di altro genere di prove adattato alle circostanze del tempo, e del luogo in cui sia seguito il caso (34).

54. E' singolare, e forse non conosciuta in altre Piazze di Commercio la consuetudine introdotta negli Stati di Sardegna, e riportata dal prelodato *Azuni tom.* 4. *p.* 135, come fondata sull' Editto pel Consolato di Nizza del 15 Luglio 1750 §. 42, e dell' altro per la Sardegna del 30 Agosto 1770 cap. 5 §. 8, con cui è stabilito, dic' egli, che qualora si faccia un' assicuranza per un tempo determinato, se la nave assicurata perisca per naufragio senza che se ne abbia altra notizia, che per la congettura del lungo trapasso del tempo, o per altro indizio, spetti bensì all' Assicurato la prova del sinistro, o del tempo; ma se non si trovi in caso veramente di farlo si assegni nondimeno al medesimo per un consueto temperamento di equità la metà del valore delle cose assicurate.

55. Io convengo che l' equità deve avere molto luogo in questi casi, ma tuttavolta secondo i principj, che trovo fissati nella materia del risico da tutti gli Autori, non cre-

(33) *Casareg. disc.* 1. *n.* 49 *e* 103. *Loccen. de iur. marit. lib.* 2. *cap.* 5. §. 9. *Santern. de assec par* 3 *num.* 53. *Stipman. de iur. marit. par.* 4. *cap.* 7. *n.* 322. *Rota Fior. nel Tesoro Ombros. tom.* 7. *dec.* 36. *n.* 8. *e seg. e tom.* 9. *dec.* 40. *n.* 22. *e* 23.

(34) *Ansald. de commerc. disc.* 70. *n.* 16. *Casareg. de commerc. disc.* 1 *n.* 36. *Pothier des assur. n.* 54. *Emerigon chap.* 24. *sect.* 7. §. 1, *Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationis del* 20. *Giugno* 1784. *artic.* 2. §. 1, *e nell' altra detta del* 15. *Luglio* 1785. §. 40.

do di ragione adottabile questa consuetudine, ancorchè nello stabilimento del contratto non fosse espressamente convenuta l' assoluta ignoranza dello stato della nave, o effetti assicurati: Giacchè diversamente non conosco altra regola in questa materia, che quella, che al tempo del contratto deve esistere un risico, senza di cui non si sostanzia il contratto, ed è sempre peso dell' Assicurato di concludentemente giustificare, che il sinistro è accaduto nel tempo della commessa stipulazione, se però costa dell' esistenza del risico al tempo della fatta sicurtà, e l' eccezione cade, se il sinistro sia avvenuto dopo spirato il termine convenuto; Allora gli Assicuratori hanno il peso della prova in contrario, divenendo attori nella loro eccezione (35), come sopra ho riportato; Ma il temperamento equitativo non deve dipendere dalla Legge, nè dall' arbitrio del Giudice, che solo può avere influenza a misura delle congetture, e delle circostanze del caso a decidere se possa il sinistro attribuirsi ad una causa più che ad un altra, o presumersi accaduto in un tempo più che in un altro.

56. Il *Park cap.* 3. *pag.* 62. tratta l' articolo del sinistro per mancanza di nuova, e fissa alcuni principj per distinguere quando possa essere a carico degli Assicuratori per la presunzione, che il naufragio abbia avuto luogo, e che il sinistro riguardi di fatto gli Assicuratori.

57. Il *Weskett pag.* 511 osserva che in Inghilterra sono molto frequenti le sicurtà a tempo determinato; benchè questo sistema sia molto pregiudiciale agli Assicuratori.

58. Questo articolo fu magistralmente trattato nelle celebri Cause di Riassicurazione fatta a favore delle Camere di Assicurazioni di Trieste dalli Assicuratori di Livorno sulla nave Principe di Kaunitz Capitano Lumman Imperiale, e specialmente nel Voto di Scissura del dì 26 Aprile 1786 del Sig. Auditor *Ulivelli*, e nell' altro del dì 11 Agosto 1787 del Sig. Auditor *Simonelli*, e nel Voto del celebre Giuspublicista *Lampredi*, che meco assisteva le ragioni degli Assicuratori di Livorno.

(35) *Valin tit. des assur. artic.* 58. *Pothier des assur. n.* 124. *Targa pond. marit. cap.* 52. *n.* 21. *Casar. de comm. disc.* 2. *n.* 8. *Emerigon chap.* 14. *sect.* 4. §. 7.

59. L' *Azuni nel tom.* 1. *pag.* 323. si diffonde molto sull' articolo *del Consolato*, o Testimoniale, che è il deposto giudiciale fatto dal Capitano della nave sopra i casi che gli accadono, così chiamato in Italia, e Provenza, nel resto della Francia *Rapport*, in Inghilterra *Protest*, in Olanda, ed altre parti del Nord *Zee Pretex*, del tempo, e del modo con cui deva farsi, e degli effetti che produce, limitatamente ai casi accaduti in Mare; giacchè in quelli di Terra non ha mai avuto, nè può avere alcuna forza.

60. Ma quanto alla valutazione, numero, e peso delle prove del sinistro, la discussione è stata ben grande, e molto dettagliata nella Causa di sicurtà del Capitano Gambaro con gli Assicuratori di Livorno, che in due Istanze è stata esaminata dalla Ruota Fiorentina, e le prove sono state stacciate, e scrutinate fino alla minuzia, come si rileva dalle Decisioni del 30 Agosto 1793 a relazione del Sig. Auditor *Simonelli*, e 30 Settembre 1794 a relazione del Sig. Audit. *Cervignani*.

61. Un caso ben straordinario, e di cui sopra ho fatto menzione parlando della terminazione dei risici, è quello accaduto nell' anno 1799 al bastimento del Capitano Caffiero, che partito da Livorno per Napoli arrivò in quel Porto al momento di una sollevazione popolare, talchè dopo qualche trattenimento fu persuaso da altri Ricevitori a passare ad altro Scalo, ove per la stessa ragione, dopo aver sofferto qualche burrasca, fu privato del carico. Gli Assicuratori, e specialmente quelli di Venezia sostenevano non avvenuto il sinistro a loro carico, perchè il bastimento era arrivato felicemente nel Porto di Napoli: Ma essendo i loro contratti secondo le Leggi, ed Usi di Livorno, che legano gli Assicuratori *fino al discarico a salvamento in terra* delle mercanzie assicurate, le loro eccezioni non erano fondate in ragione: Di fatto gli Assicuratori di Livorno pagarono senza alcun contrasto il sinistro, ed essendo stato io consultato sulle sicurtà di Venezia, rimessi il mio sentimento in senso di verità, secondo il quale fu transatta ogni pendenza.

TITOLO TERZO

Delle Sicurtà a sinistro seguito, o dopo il salvo arrivo, o con frode nelle Polizze.

QUella eguaglianza che la Natura comanda in tutti i Contratti (1), e senza la quale, quelli specialmente che si chiamano correspettivi non hanno alcuna sussistenza, comecchè non può aversi nei Contratti di Assicurazione con quella esattezza, che in tutti gli altri richiedesi, per avere in essi gran parte l' azzardo, è però dalle Leggi stabilita, e rigorosamente voluta, almeno in ciò che è compatibile con la natura di questo stesso Contratto, che è quanto dire, che i respettivi Contraenti sieno almeno in una eguale cognizione, o incertezza di quel pericolo, in cui si fonda il Contratto (2).

2. E' verissimo, che il risico è di sostanza del Contratto di Assicurazione, ma non è necessario che al tempo della formazione del Contratto, la cosa assicurata sia realmente in risico, bastando che l' evento di esso sia egualmente incognito alle Parti contraenti. Tale è la disposizione di quasi tutte le Leggi marittime, le quali col mezzo di alcune modificazioni stabilite (3), al dire dell' *Emerigon*, per prevenire le frodi, pongono in certa tal qual maniera la ignoranza di fatto in luogo della realità, al che nè la natura del Contratto di Assicurazione, nè i principj del Gius comune si oppongono.

3. Infatti i Capitoli di Barcellona all' articolo 6 prescrivono: „ Se interverrà far mettere, o firmare Sicurtà al= cuna sopra navigli, fusti, cambj, o mercanzie, o robe = che si caricheranno, o partiranno di altra parte in fuora = della presente Città, e quelle fuste, cambj, e mercanzie,

(1) *Grot. de iur. bell. & pac. libr. 2. cap. 12. §. 8. e 9. Puffendorf de iur. nat. & gent. lib. 2. cap. 3 n. 2 & seq.*

(2) *Scacc. de commerc. §. 1. qu 2. cap. 10. n. 7. e 8. Molin. de contract. disp. 507. Rot. Rom. cor. Ludov. dec. 136. n. 6. e dopo l' Urceol. de transact. dec. 53. n. 34.*

(3) *Emerigon chap. 15. sect. 1.*

= o robe fussino già perdute, o caso se fosse seguito in tal = modo, che il giorno della firma degli Assicuratori, o di = alcuni di essi poteva essere saputa nuova nella presente = Città della perdita, o caso seguito, che tale Sicurtà sia = nulla, ed anche per non fatta, e gli Assicurati non ab- = biano guadagnato valuta nessuna, anzi abbiano a restituire = quella, qualunque eccezione remossa, nè gli Assicuratori = a pagare tal Sicurtà non possono essere tratti in Giudizio = per nessun modo, nè Giudizio alcuno possa essere fatto. = E per rimuovere ogni dubbio del tempo infra il quale po- = trà essere saputo, che se tal Fusta si perderà di quà Ma- = re, cioè in tal parte, che nova si possa sapere per Terra = senza passar Mare, sia inteso per avervi bastato tempo = contato ciascuna lega per ora, cioè per tante tre miglia = un' ora dal Luogo, e dall' ora che accaderanno la perdita, = o seguito caso alcuno alle cose assicurate, per il quale gli = Assicuratori avessino a pagare le Sicurtà, o quantità al- = cuna nella presente Città; e se si perderà, o seguirà il = caso in tal parte, che la nova avesse a passare Golfo, o = Mare, sia contato tal tempo dal Luogo, ed ora dove di = quà Mare la nova sarà in prima venuta, e si saria saputa, = e di quel Luogo contato per ogni lega un' ora: E se per = ventura tale nova venisse di punta per Mare nella presen- = te Città, che quel tempo sia contato, ed avuto per certo = di quel momento che la detta Fusta averà data lingua, o = pigliata terra in tal modo, che poi tempo bastasse a co- = noscenza delli Consoli potesse essere pervenuto a notizia = dell' Assicurato innanzi che tale Sicurtà non fermassino, = quella Sicurtà sia nulla nella forma di sopra dichiarata, e = se sarà caso che quello si farà assicurare sopra la nuova = della Fusta perduta innanzi di fare tal Sicurtà, in tal caso = sia in pena di cento ducati. „

4. Il Regolamento di Anversa all' articolo 4 prescri- ve: „ Da quì in poi non sarà permesso fare in maniera ve- = runa, sia in modo di scommessa, o altrimenti Sicurtà so- = pra bastimenti, robbe, mercanzie, paghe, noli, o altre = cose, che in tempo della Sicurtà abbiano corso qualche = risico. „ Ed all' articolo 5, come si è riportato nel Ti- tolo precedente, si prescrive che l' Assicurato deve produr-

re prove legittime che tal nave, e mercanzie erano in essere nel tempo che fu fatta la Sicurtà.

5. Le Ordinazioni di Spagna all' articolo 7 stabiliscono: „ In quanto ad una Sicurtà fatta dopo la perdita di un = Bastimento, che si dubita che l' Assicurato potesse sapere = nel tempo in cui fece la Sicurtà; ordiniamo, che se ciò = sia accaduto in un Luogo da dove l' Assicurato potesse = averlo saputo per Terra, contando ad una lega per ora, = in tal caso la Sicurtà sarà nulla, e gli Assicuratori liberi, = col rendere il premio che hanno ricevuto, ritenendo mez- = zo per cento, e se la Sicurtà era sopra una Nave, non = saranno obbligati di correrlo sopra un' altra. „

6. Molto particolare su questo punto è la Costituzione di Middelburgo, dalla quale viene ordinato per condizione: = Che le Sicurtà fatte tre mesi dopo la partenza di qualun- = que Nave per l' Europa, Barberìa e sue vicinanze, e per = Luoghi di maggior distanza, saranno stimate vuote, e di = nessun valore per sei mesi dopo tal partenza, quando pe- = rò l' Assicurato non ne informasse gli Assicuratori, o fi- = cesse la sua Sicurtà *sopra buona, o cattiva nuova*. „ Ed al §. 22: „ Si possono assicurare le navi, robe, e mer- = canzie, anche dopo che sono affondate, saccheggiate, o = rubate, purchè la Persona che si fa assicurare, non abbia = avuta notizia veruna di tale affondamento, saccheggiamen- = to, o rubamento, ma quando una nave, o le mercanzie = si sono affondate, o sono state saccheggiate, o rubate da = tanto tempo, che la novità potesse essere giunta a cogni- = zione dell' Assicurato per Mare, e per Terra (contando = tre miglia in due ore di tempo), allora una tal Sicurtà = sarà vuota, e di nessuno effetto; ed in questo caso si = suppone, che l' Assicurato abbia avuto, o che possa ave- = re avuto un ragguaglio della perdita, e sinistro, senza che = sia ricercata altra prova in contrario; se pure l' Assicurato = non avesse fatta la Sicurtà sopra buoni, o cattivi avvisi; = nel qual caso la Sicurta sarà stimata valida, se l' Assicu- = ratore non può far costare che l' Assicurato sapeva già il = danno, o la perdita prima che facesse la Sicurtà, e l' As- = sicurato non vorrà giustificare con suo giuramento. „

7. Secondo le Ordinazioni di Rotterdam §. 32. = Si

= possono assicurare bastimenti, e mercanzie già partite, = purchè si mentovi nella Polizza questa circostanza, ed il = tempo della partenza, se pure l' Assicurato non ne avesse = cognizione; nel qual caso però deve esprimersi nella Po- = lizza, che l' Assicurato non ne aveva cognizione: E se = non viene espresso nella Polizza il tempo, e che l' Assi- = curato non ne aveva conoscenza, allora la Sicurtà non sa- = rà di valore alcuno. Se si trova che le mercanzie, e ba- = stimenti assicurati sieno perduti, saccheggiati, arrestati, = e rubati prima della sottoscrizione della Polizza, allora = deve calcolarsi il tempo ad un medium tra i luoghi, e la = distanza di questo, sia per acqua, sia per terra, deve = contarsi a tre miglia di quindici a grado in due ore, e se = a questo calcolo fosse potuta arrivare a cognizione dell' = Assicurato dentro tal tempo, allora la Sicurtà non deve = essere di valore alcuno, quando però la Sicurtà non fosse = espressamente fatta sopra buona, o cattiva nuova, mentre = in tal caso sarà valida, sebbene il tempo sia passato; a = condizione però, che l' Assicurato sarà obbligato di con- = fermare la sua ignoranza di ciò con giuramento alla do- = manda dell' Assicuratore. Sarà ancora permesso agli Assi- = curatori di provare, che l' Assicurato ne avesse conoscen- = za; il che quando così apparisca, l' Assicurato non sola- = mente non averà veruna azione contro l' Assicuratore, = ma sarà di più tenuto a pagarli il premio doppio, oltre = le spese per procurare tali prove: E non ostante questo, = il Tribunale avrà facoltà di procedere contro l' Assicurato = come ingannatore. „

8. Quasi nelli stessi termini prescrivono le Ordinazioni di Amsterdam all' articolo 11: „ Sarà ancora lecito di fare = Sicurtà sopra navi, robe, e mercanzie che sono affondate, = guaste, rubate, prese o arrestate, o anche dopo accaduto = un tal sinistro, se non ne è giunta conoscenza al Princi- = pale che le fa assicurare nel tempo del dare il suo ultimo = ordine, o a quello che dà ordine di fare le Sicurtà, o al = Corrispondente, Mezzano, o ad altri che hanno procurato = la detta Sicurtà nel tempo che fu fatta (4); ma quando

(4) Che la possibile notizia nel l'procuratore serva ad annullare la sicurtà a termini di ragion comune fu deciso dalla *Rota Florentin. nella*

= la nave, o le mercanzie sono affondate, rubate, guastate, = prese, o arrestate da tanto tempo, che ne possa essere = giunta conoscenza alla Persona che fa la Sicurtà, o per = Mare, o per Terra, contando tre miglia in due ore; in = tal caso la Sicurtà non sarà tenuta valida, eccettuato che = l' Assicurato, e quelli ancora, i quali procurarono a lui = la Sicurtà, non dichiarino con giuramento, che non sape- = vano cosa veruna del danno, e della perdita, quando fe- = cero la Sicurtà. „

9. Le Ordinazioni di Francia all' articolo 38 così dispongono: „ Dichiariamo nulla quella Sicurtà che sia fatta = dopo la perdita, o arrivo della cosa assicurata, purchè gli = Assicurati sapessero, o potessero sapere la perdita, o gli = Assicuratori l' arrivo prima di firmare la Polizza. „ Ed all' articolo 39: „ Si presumerà che l' Assicurato sapesse = novità della perdita, e l' Assicuratore dell' arrivo, se tal = novità avesse potuto essere portata dal Luogo della per- = dita, o dell' arrivo dopo che sono accaduti, contando a = ragione di una lega e mezzo in un' ora, senza escludere = le altre prove che possono essere allegate. „

10. Il *Valin* (5) comentando questi due articoli, dei quali ripete l' origine dalle Ordinanze di Amsterdam articolo 20, e 24 soggiunge, che per quanto sia dell' essenza di questo Contratto, che vi sia un risico pendente acciò sia valido, la Sicurtà può tuttavolta essere legittimamente fatta sopra degli effetti perduti, o arrivati a buon Porto in considerazione della buona fede delle Parti; se elleno di fatto hanno creduto che il risico non fosse cessato. Ciò è reputato sufficiente per far sussistere in simili casi la Sicurtà; ma senza questa buona fede la convenzione sarebbe illecita e fraudolenta, e per conseguenza nulla, citando il *Grozio*, il *Puffendorff*, e tutti gli altri Autori che hanno trattato questa materia (6): E ciò è indubitato, se l' Assicurato sa-

Liburnen. Assecurationis del 5. Febbr. 1783. a relazione dell' Illustriss. Sig. Aud. Gio. Benedetto Brichieri Colombi, come si dirà in appresso.

(5) *Valin des assur. art. 38. e 39. pag. 88. e 89.*

(6) *Grot. de iur. bell. & pac. lib 2. cap. 12. §. 23. Puffendorf droit de la nat. & des gens lib. 5. cap. 5 §. 8.*

peva la perdita avanti di firmare la Polizza, o l' Assicuratore l' arrivo degli effetti; ma siccome la prova della scienza di fatto è molto difficile a concludersi, così l' Ordinanza di Francia, per evitare qualunque sorpresa, fa dipendere la sorte di tal Contratto dal punto di sapere se l' Assicurato ha potuto essere informato della perdita, e l' Assicuratore dell' arrivo della Nave: E tutta la differenza che trovasi in questi casi è quella, che se la scienza non è presunta, non ne resulta che la nullità dell' Assicurazione con la pena di indennizzare di ogni spesa gli Assicuratori, senza punto interessare la probità, o la reputazione degli Assicurati, o degli Assicuratori, ed all' incontro se la scienza *è provata certa, e di fatto*, imprimendo sopra quello che l' accetta una marca d' infamia, potrà secondo la natura delle prove sottoporlo alle pene, di cui la più piccola sarà la degradazione del titolo di Negoziante.

11. Lo stesso Autore soggiunge, che la possibile notizia, secondo le Leggi di Francia, è calcolata come in Amsterdam ai termini della presunzione ammessa dal diritto comune, contando una lega e mezzo per ora, che è quanto dire tre miglia italiane per ogni ora (7).

12. Se dunque secondo questo calcolo la nuova dell' evento della Nave ha potuto esser portata avanti che sia firmata la Polizza di Sicurtà nel Luogo ove essa si è fatta, ciò basta per annullare la Sicurtà, se l' abbiano, o non l' abbiano saputo le Parti contraenti; poichè tal presunzione essendo di ragione, nè l' una, nè l' altra Parte ha potuto ignorarla.

13. Secondo la detta Legge di Francia per altro, non ostante questa presunzione calcolata a tre miglia l' ora, quello che ha interesse a provare la nullità dell' Assicurazione, è ammesso a provare o con ragioni, o con testimonianze, trattandosi e di dolo, e di fraude, che l' altro ha veramente saputo la nuova, sebbene dopo il successo non sia passato un tempo sufficiente, secondo la detta calcolazione per formare la presunzione della possibile scienza,

(7) *Guidon de La mer chap. 4. Kuricк diatrib. de assec. Straec. de assec. gloss. 27. n. 5. Roce pag. 206. Casar. disc. 6. n. 17. & seq.*

ragguagliando il viaggio a tre miglia l' ora: Ed all' effetto di pervenire a tal prova per mezzo di testimonj, non vi è dubbio che si possono sottoporre all' esame le persone dell' Equipaggio (8).

14. Le Leggi marittime di Prussia nel capitolo 6 delle Sicurtà articolo 13, anch' esse dispongono: „ Qualunque Si= curtà fatta sopra una nave, o mercanzie dopo aver lascia= to il Porto di più di un mese nel Baltico, o negli altri = Mari Europei di più di tre mesi, non sarà di forza veru= na; se pure questa circostanza non sia espressamente men= tovata nella Polizza, o conclusa colla condizione, *non = ostante qualunque buona o cattiva nuova relativa a = ciò*, o che la Parte che si fa assicurare possa giurare, = che al tempo di passare il Contratto non ne aveva rice= vuta alcuna intelligenza. „ Ed all' articolo 14: „ Non = sarà parimente veruna Sicurtà valida in Legge, se eseguita = dopo che la nave, e le mercanzie assicurate sono perdute, = o danneggiate, o avariate al destinato Luogo; cioè in ca= so che la Parte assicurata avesse norizia al tempo di sot= toscrivere la Polizza, di tal perdita, o danno, o l' Assi= curatore del loro salvo arrivo, o saranno obbligati di af= fermare con giuramento il contrario alla richiesta dell' al= tra Parte. „

15. Con maggior precisione, e chiarezza è distesa la Legge di Amburgo che riguarda quest' articolo, prescriven= do nel titolo 4, articolo 12 quanto appresso: „ Ognuno è = sempre in libertà di farsi assicurare nel tempo, e nella = maniera che trova più conveniente; ma è obbligato d' in= formare fedelmente gli Assicuratori degli avvisi che egli ha = concernenti la Nave, ed inserire nella Polizza se la Nave = è partita, e di quanto tempo, del Luogo dove ha preso = il suo carico, o se sia tuttavia là, o in qualunque altro = Luogo sia; ma se nella Polizza non se ne fa menzione, = allora si deve guardare come concesso, che la Nave fosse = tuttora al Luogo del suo caricamento, secondo gli avvisi, = e conti più freschi, che l' Assicurato sapeva, o almeno = poteva avere ricevuto nel tempo che fece la Sicurtà. „

(8) *Valin loc. cit. Stracc. gloss.* 27. *n.* 6. *Foc. pag.* 243.

16. Ma se in questo tempo la Nave era già partita, o era stata nel suo passaggio più tempo del solito, e quello che fece la Sicurtà ne era sciente, allora la Sicurtà non è di valore alcuno, ma l' Assicuratore ha diritto di ritenere tutto il premio.

17. Quando la Parte che si fa assicurare ha ingenuamente, e fedelmente mentovati nella Polizza i conti, e gli avvisi tali quali gli ha ricevuti dai suoi Corrispondenti, siano di qualunque natura si voglia, o accada, o non accada così, la Sicurtà rimane nella sua piena forza, e gli Assicuratori ci sono obbligati in tutti i casi, ma essendo mancante in questo, essi non sono tenuti a cosa veruna.

18. Il Regolamento di Svezia porta anch' esso una simile disposizione, mentre parlando degli obblighi della Parte assicurata, all' articolo 5 § 6 dichiara: „ La Sicurtà delle = navi, e mercanzie possono farsi non solamente nel tempo = che sono al Luogo del caricamento, ma ancora dopo la = loro partenza, nel qual caso appartiene all' Assicurato di = informare con verità l' Assicuratore non solamente del = tempo della loro partenza, ma ancora di qualunque rag- = guaglio ha ricevuto toccante tali Navi, e ciò deve inse- = rirsi nella Polizza. „

19. Se una nave, o mercanzie fossero perdute, o danneggiate al tempo che se ne fa la Sicurtà, e l' Assicurato, o il suo Agente possa dare piena prova, o in mancanza di questa giurerà, che in tempo in cui fu fatta la Sicurtà non aveva il minimo avviso di un tale accidente, la Sicurtà resterà valida, e l'Assicuratore sarà obbligato a buonificare la perdita.

20. Fra gli articoli, e i patti che debbono specialmente osservarsi nelle Sicurtà di Danimarca fra quella Compagnia di Sicurtà, e l' Assicurato, all' articolo 5 vi è quello: = Tutte le Sicurtà fatte dopo il tempo che la nave, o le = mercanzie fossero perdute, saranno stimate irragionevoli, = nulle, e che non abbiano diritto ad alcuna compensazione = dagli Assicuratori; ma saranno reputate fraudolenti, in = caso che non possa dichiarare con giuramento, che ciò = gli era incognito, e che non aveva ricevuta, nè intesa = veruna nuova della perdita al tempo dell' esecuzione della

Digitized by Google

= Sicurtà nè per lettera, nè per altro genere d' informazione = nè direttamente, nè indirettamente. „

21. Le Ordinazioni di Bilboa all' articolo 23 dichiarano: „ Si possono fare Sicurtà sopra bastimenti, effetti, e = mercanzie che sieno già periti, rubati o danneggiati anche = dopo la perdita, furto o danno; ma se la nave, gli effetti = e mercanzie saranno periti, rubati e danneggiati molto = tempo prima di quello in cui fu fatta la Sicurtà, sia per = Mare, o per Terra, conteggiando per Terra una lega per = ora giorno e notte, la Sicurtà sarà tenuta come nulla, = senza permissione di ascoltarla in Giudizio, o di ammettere qualunque prova che dovesse dare l' Assicuratore di = non averne avuta buona, o cattiva nuova, quando però = non sia espresso nella Polizza, che la Sicurtà sia fatta sopra buona o cattiva nuova, mentre allora sarà valida, = quando l' Assicuratore non potesse provare (colli mezzi = accordati dalla Legge), che l' Assicurato aveva notizia = della perdita, furto o danno avanti di farsi assicurare. „

22. = Se l' Assicuratore firma una Polizza quando ha = notizia dell' arrivo della nave e delle mercanzie, la Si- = curtà sarà nulla. Quando sarà provato contro l' Assicurato, che si sia fatto assicurare dopo avere avuto notizia = della perdita o del danno, sarà obbligato di restituire all' = Assicuratore tutto quello che averà ricevuto, con più cinquanta per cento di pena da applicarsi in benefizio della = Imboccatura del Fiume. E se l' Assicurato potrà provare = che gli Assicuratori, o alcuno di essi avessero notizia = dell' arrivo della Nave al suo destinato Porto nel tempo = che firmeranno la Polizza; questi, o questo saranno obbligati a restituire il premio all' Assicurato, ed inoltre con = la pena del dieci per cento sopra il principale della Si- = curtà, da applicarsi come sopra: Con questa distinzione = però, che tanto il detto premio, quanto la penalità debbono pagarsi da quello o quelli, che sarà provato avere = avuta la notizia per se, e per lo resto. „

23. Gli Statuti di Cenova stabiliscono la medesima proposizione, ordinando: „ Che tutte le Sicurtà fatte dopo = il tempo che è accaduto il sinistro, che alle prove appari- = sca essere stato già saputo per rapporto, o che probabil-

= mente poteva sapersi, saranno nulle e di niun effetto, ed = il premio sarà restituito. Sarà considerato, che un tale = avviso fosse ricevuto in tutta verisimiglianza quando la = Sicurtà sia stata conclusa dentro un tale spazio di tempo, = nel quale una tal nuova poteva venire dal Luogo dove = accadde il sinistro, al Luogo dove fu fatta la Sicurtà, = contando due miglia in un' ora; ma quando sia accaduto = lontano in Mare, e che per conseguenza la nuovità doveva = venire per Mare prima che si potesse sapere in Terra, al- = lora dovrà calcolarsi il tempo nella maniera suddetta dal = Luogo al quale arrivò la prima nuova. „

24. Il *Magens* riportando le enunciate disposizioni di Spagna, di Francia, e degli altri Luoghi ove è stato adottato il sistema di calcolare la possibile notizia nel corso di una lega, o di una lega e mezzo per ora, si esprime non essere in verun modo sorprendente, che i Mercanti in Olanda nel 1570 si opponessero ai disegni del Duca di Alba, il quale insisteva a tutta possa, che fosse ivi introdotto questa Legge: Mentre dovunque ella è in forza, nessuno che si faccia assicurare sopra Bastimenti aspettati di fuori, e pronti alla partenza può contare di essere in sicurezza, se questi incontrano un sinistro dopo uno spedito passaggio. Un Bastimento da Amburgo, per esempio (dic' egli), con un tempo favorevole può arrivare in otto giorni alla Baja di Biscaja, supponiamolo destinato per Cadice, e che facesse vela otto giorni dopo della partenza della Posta apportatrice dell' avviso delle mercanzie spedite con esso, la Sicurtà sopra queste mercanzie doveva farsi a Cadice; potrebbe accadere che il Bastimento si fosse perduto a Bilboa sette giorni dopo la partenza. Questo sarebbe quindici giorni dopo la partenza della Posta da Amburgo per Cadice. Da Bilboa a Cadice non vi sono che 168 leghe, e queste ad una lega l' ora vogliono sette giorni, che aggiuntivene quindici suddetti fanno ventidue. Le lettere di Amburgo colla Posta regolare in tempo di estate non arrivano a Cadice in meno di ventotto giorni: Dunque tutti sono esposti alla nullità della Sicurtà con questa Legge, quando anche facessero fare la Sicurtà nel giorno medesimo in cui riceverono l' avviso

che furono caricate le loro mercanzie (9).

25. Ma questa reflessione non è molto adattata nè alla natura del Contratto, nè a quella situazione in cui è in oggi il Commercio. La buona fede è la molla principale di tutte le operazioni mercantili, ed è la base, ed il fondamento su cui si sostanzia il Contratto di Assicurazione.

26. Ma se i Naviganti, o gli Interessati abusano di questa buona fede, è necessario per il bene universale del Commercio medesimo, che la Legge provveda ad ovviare le frodi, ed a troncare l' adito alle collusioni, ed ai raggiri. L' abusare della possibile notizia potrebbe aver luogo assai più spesso, che il caso contemplato dal *Magens;* onde il toglière l' adito a profittare di questo abuso è molto più conveniente, e più utile al Commercio, che la perdita che possono soffrire alcuni Individui nel caso ben particolare da esso figurato.

27. Ciò premesso relativamente alle particolari disposizioni, tornando alle regole di ragione, si può fissare per proposizione indubitata, e non contradetta, che l' Assicurazione di una cosa di già perduta, o di già arrivata a buon salvamento è valida, se l' evento è assolutamente incognito a tutte le Parti interessate (10).

29. Imperocchè su questo punto il Diritto civile ha ampliato le disposizioni del Diritto naturale, allorchè le Parti hanno contrattato di buona fede, e che gli Assicuratori non hanno saputo, nè potuto sapere al tempo del Contratto, che la Nave era arrivata al Porto destinato a salvamento, o che i risici che assumono con quel Contratto era-

(9) *Magens Saggio sopra le Sicurtà par.* 1. §. 74.

(10) *Molin de iustit. & iur. disput.* 507. *n.* 4. „ ut contractus assecurationis iustus sit necesse est, ut eventus rei, quæ assecuratur incertus sit, saltem comparatione notitiæ quam uterque contrahentium ea de re habet. Etenim uterque contrahentium lucro, & damno esse debet expositus, ut contractus iustus sit. Periculum censetur tale, quale bona fide æstimatur „ *Targa cap.* 52. *n.* 16. *Stracc. gloss.* 27. *num.* 3. *Less. de iust. & iur. lib.* 2. *cap.* 28. *num.* 24 *e* 25. *Marta tom.* 3. *versic. assecuratio cap.* 1. *Rocc. not.* 51. *Casareg. disc.* 1. *n.* 13. *Cleirac Guidon de la mer chap.* 4. *Valin des assec. art.* 38. *Pothier n.* 12 *e* 46. *Emerigon chap.* 15. *sect.* 2. *Rot. Rom. nelle rec dec.* 373. *n.* 4 *& seqq. par.* 19. *tom.* 1. *& cor. Ludovis. dec.* 126. *n.* 9.

no cessati, la Legge civile fa sussistere il Contratto, supponendo con una finzione di ragione, che la Nave non sia arrivata a salvamento, e che i risici non siano cessati, che dal giorno della novità che se n' è avuta: E nel modo stesso, sebbene gli effetti più non esistessero, o fossero di già periti al tempo del Contratto, questi effetti per una finzione di ragione, in considerazione della buona fede della Parte che ha fatto assicurare, si suppongono ancora esistenti al tempo del Contratto, e che abbiano perciò potuto servire di materia al medesimo, e non essendo perduti che dal giorno che se n' è saputa la nuova (11).

29. Questa regola ha peraltro la sua limitazione in qualche caso, cioè quando le Sicurtà sono state fatte sopra una Nave in ragione di tempo determinato, dentro il quale siasi perduta: E non essendoci alcuna novità di sinistro, sieno state rinnovate le Sicurtà per altro tempo determinato. Venendosi in seguito a schiarire, che la Nave è perduta nel primo corso determinato di tempo, non può negarsi che questa perdita non deve essere a carico dei secondi Assicuratori, non ostante che vi sia concorsa tutta la buona fede nella formazione del Contratto, perchè è unicamente a carico dei primi (12).

30. L' *Emerigon* proponendo la medesima questione (13), passa anche a dire, che l' Assicurato non può reclamare il benefizio nelle seconde Sicurtà fatte a buona fede per qualunque scoperto avesse nelle prime: Poichè per far valere le seconde Assicurazioni converrebbe fingere per una parte, che al tempo del secondo Contratto la Nave era ancora esistente, e per l' altra, che si era avuta intenzione di assicurare lo scoperto; lo che non può aver luogo, perchè la Legge non permette due finzioni di ragione nel medesimo tempo, o per il medesimo oggetto (14).

31. Parimente è regola indubitata, che qualunque Sicurtà è nulla, se l' evento era direttamente, o indirettamente a cognizione di alcuna delle Parti interessate al tempo

(11) *Pothier des assur. n.* 46.
(12) *Rocc. not.* 57. *e la Rota di Genova de mercat. dec.* 55.
(13) *Emerigon chap.* 15. *sect.* 2.
(14) *Menoch. de præs. libr.* 1. *qu.* 8.

del Contratto; poichè questa cognizione diretta, o indiretta non solamente è contraria a quella eguaglianza, che deve concorrere in tutti i Contratti correspettivi, ma ancora alla propria, e speciale natura del Contratto di Sicurtà, che ha per fondamento il pericolo incerto, e il valore del qual pericolo deve essere giudicato dall' opinione comune, secondo l' illustre testimonianza del *Grozio*, e di tutti i Giuspubblicisti, e Scrittori di Gius marittimo (15).

32. Per verificare adunque quando sia luogo alla continuazione del Contratto, non ostante la perdita degli effetti assicurati, o quando deva rescindersi per l' ineguaglianza delle cognizioni nelle Parti contraenti; distinguono i Dottori, in ordine all' enunciate disposizioni di ragion comune, e municipale, la cognizione positiva, dalla cognizione presunta, o sia da quella che proviene dalla presunzione della possibile notizia.

33. Non può negarsi, che la prova della cognizione positiva è molto difficile a farsi, giacchè se la cosa è tanto nota da potersi generalmente sapere, e non per qualche mezzo particolare, l' Interessato nè avrà coraggio di richiedere un Contratto, nè troverà facilmente da eseguirlo. Per questa ragione hanno diverse Leggi facilitato il modo di concluderla, e i Dottori stabilito per massima indubitata, che essendo impossibile di stabilire una regola certa sopra un punto che dipende da mille circostanze, la prova di essa deve intieramente rilasciarsi all' arbitrio del Giudice (16).

(15) *Grot. libr.* 2. *cap.* 12. §. 13. *Puffendorf lib.* 5. *cap.* 9. §. 8. *Wolf.* §. 679. *Less de iust. & iur. lib.* 2 *cap.* 28. *n.* 24. *e* 25. *Stracc gloss.* 27 *n.* 4. *Rocc. not.* 51. *Casareg. disc.* 1. *n.* 114. *Stipmann. par.* 4. *cap.* 7. *n.* 710. *Loccen. lib* 2. *cap.* 5. *n.* 8. *Valin des assur. art.* 38. *Pothier des assur n.* 13. *e* 47. *Emerigon chap* 15. *sect.* 2.

(16) *Rocc. not.* 78. „ probatur dicta notitia casus sinistri per coniecturas, præsumptiones, & indicia: sufficiunt leves, & semiplenæ probationes sunt Iudici arbitrariæ „ *Stracc. gloss.* 27. *n* 6 *De Luc. de credit. disc.* 109. *n.* 2. *Valin des assur art* 14. *Rota di Genova dec* 36. *n* 3. 11. *e* 40. *e dec.* 42. *n.* 1. *Merlin. dec.* 697. *n.* 29 *dec.* 757 *num.* 3 *Gamma dec.* 181. *n.* 1 *Valasc. cons.* 64. *n* 10 *e la Rota Fiorent nella raccolta delle Decisioni marittime decis.* 4 *e* 6 *per tot. nella Liburnen. Assecurationis navis del* 28 *Sett.* 1752 *av. Ricci relat.* §. 52. „ ivi „ Fermammo preventivamente, che sia in arbitrio del Giudice, considerata la distanza del luogo, e del tempo, la qualità del-

34. L' *Emerigon* riporta varj esempj, nei quali a misura delle circostanze gli Assicuratori sono stati condannati, o assoluti, come l' arbitrio dei Giudici ha creduto meglio d' inclinare.

35. Un convojo di 57 Navi mercantili partite da San Domingo sotto la scorta dei Vascelli del Rè, era aspettato in Francia. Amand Baas Negoziante Ebreo in Bordeaux aveva in qualità di Assicuratore assunto un risico sopra 15 navi di questo convojo. Il dì 19 Ottobre 1779 per mezzo di una lettera si seppe a Bordeaux, che all' altura dell' Isole Bermudi il convojo di San Domingo aveva sofferto un grosso colpo di vento del Nord, e che molti Bastimenti si erano perduti. Lo stesso giorno 19 Ottobre Baas fece semplicemente riassicurare i suoi tocchi sopra detto convojo. Poco tempo dopo si seppe, che delle 15 navi riassicurate tre si erano perdute, tre erano state prese dagl' Inglesi, tre erano arrivate a salvamento, ed era incerto il destino delle altre. I Riassicuratori attaccati in Giudizio da Baas, opposero l' eccezione della cognizione positiva, contro la quale si difendeva l' Assicurato coll' opporre, che al tempo della riassicurazione egli era affatto all' oscuro dell' indicata lettera, la quale era stata tenuta segreta, nè fu resa palese che due giorni dopo; che la detta lettera non parlava in specie delle Navi assicurate, e che la Polizza conteneva la clausula *a buona, o cattiva nuova:* E non ostante tutto ciò, l' Ammiraglità di Bordeaux assolvè i Riassicuratori dalle domande di Baas. E consultato lo stesso *Emerigon* (17) da Baas per proseguire la Causa in un secondo Giudizio, fu di parere contrario, perchè sebbene la lettera non fosse una prova sicura del sinistro, desse però all' Assicurato una cognizione positiva del dubbio che vi poteva essere, e che perciò fosse obbligato a notificarla agli Assicuratori, per rendere eguale, e in conseguenza valido il Contratto.

36. Al contrario l' Ammiraglità di Bordeaux condannò

le persone, e le circostanze dei fatti, il decidere quando s' intenda pienamente provata la scienza negli Assicurati „ *o nelli Liburnen. Asse-curationis mercium del 5. Febb. 1783. av. il fu Sig. Aud. Brichieri Colombi.*

(17) *Emerigon des assur. chap. 15. sect. 4.*

gli Assicuratoti al pagamento del sinistro della Corvetta il San Francesco, Capitano Andtea Ravel, stata depredata dai Salettini nel 3 Giugno 1754, e di cui due Marinari si etano salvati a nuoto, e refugiatisi in Algeti. La Sicurtà era stata fatta nel 12 Luglio seguente; onde gli Assicutatori richiesti del pagamento del sinistro opponevano, che l' Assicurato aveva avuto cognizione della petdita. Resultava dagli atti, che l' Assicutato aveva avuto gran timote di ciò, e che perciò aveva smaniato di trovare Assicuratori: Ma non costava con prova certa, che egli sapesse il sinistro.

37. Parimente la Nave la Bella Schiava era partita da Marsilia per il Levante. Il 29 Marzo 1757, il Capitano Mattia Theissel Svedese Comandante il Vascello il Commercio depose all' Ufflzio della Sanità di Matsilia, che il 9 del medesimo mese di Marzo, essendo fra la Sicilia, e la Satdegna, era stato visitato da un Corsaro Inglese, che aveva a timburchio una Nave Francese di 12 a 14 cannoni, partito pochi giorni avanti da Marsilia, secondo ciò che aveva inteso dal detto Capitano Inglese. Il 31 dello stesso mese il Sig. Blanc Sopracarico della Nave Svedese scrisse di Quarantina al Capitano Venee: „ La presa, che il Cot= saro Inglese ha fatto era di Tolone, secondo ciò che = hanno detto i Marinari del Corsaro. E' una Nave di 14 = a 16 pezzi di cannone, dipinta di nero, e giallo. La fi= gura della sua pulena è dipinta di diversi colori; e la det= ta Nave era in zavorra. Io non posso dirvi altto. „ Ed è da notarsi, che alla risetva del Luogo della partenza, tutto combinava per designare *la Nave la Bella Schiava*. Nello stesso dì 31 furono fatte significanti Sicurtà sopra detta Nave, e gli Assicuratori furono condannati al pagamento del sinistro dalla Ammiraglità di Marsilia con Sentenza del dì 18 Novembre di detto anno, attesochè la deposizione del Capitano Svedese non portava niente di positivo, e che la lettera ricevuta dal Capitano Vence non era stata ancora divulgata nella Loggia dei Negozianti, allorchè fu fatta la Assicurazione.

38. Nei Tribunali di Toscana si è pur giudicato questo articolo della positiva cognizione a seconda delle circostanze, e dei casi che si sono presentati ai Giudici. Magi-

strale è la Decisione, e pienissima sull' articolo, fatta dalla *Rota Fiorentina* nel 2 Aprile 1655, a relazione dell' Auditore *Guglielmi* (18) nella Causa di Sicurtà sopra diverse Navi state depredate nelle vicinanze di Majorca undici giorni avanti la stipulata Assicurazione in Livorno, e secondo la quale gli Assicuratori furono assoluti, come lo erano stati dalla precedente Sentenza dei Consoli del Mare di Pisa.

39. I Signori Jacopo Rasteau e Figlio Pubblici Negozianti nella Roccella, ordinarono ai Signori Pietro Langlois e Figli Negozianti Inglesi residenti nella Piazza di Livorno, con loro lettera degli 11 Maggio 1748, che gli facessero assicurare alcune partite di zuccheri caricate sopra la Nave Francese denominata San Jacopo Costa di San Domingo: E questa Sicurtà fu eseguita nel 19 Giugno 1748. La Nave San Jacopo era stata depredata fino dai 9 Marzo antecedente da Nave Inglese, onde gli Assicurati intimarono gli Assicuratori al pagamento del sinistro, al quale avendo resistito gli Assicuratori, ottennero di fatto di esserne assoluti con Sentenza dei Consoli di Mare, del 9 Marzo 1750; ma vi furono condannati da tre Giudici Delegati, a relazione del fu Sig. Senatore *Vincenzo De' Ricci;* non ostante che vi concorressero, e vi fosse la materialità del tempo proporzionato alla distanza del Luogo dal quale doveva venire la notizia, e la rilevante circostanza, che dalla lettera stessa con cui significava il sinistro rilevavasi, che la depredazione era seguita alle viste di due Navi da guerra, ed altri Bastimenti del convojo, che erano arrivati al Luogo da dove si era partito l' ordine per le Sicurtà, un giorno o due prima della data di detta lettera. E così fu deciso con Sentenza de' 18 Settembre 1752.

40. Furono parimente condannati gli Assicuratori al pagamento del sinistro della Nave le Armi di Rotterdam, con Sentenza del Magistrato Consolare, de' 14 Dicembre 1752, essendosi acerrimamente disputato in quella Causa, se i Signori Demissy, e Barbaud avessero notizia di un uracane che si era sollevato nei Mari dove doveva veleggiare la Nave un giorno dopo la di lei partenza, e fissato che

(18) *E' impressa nel Tesoro Ombr. tom. 6 dec. 34.*

ciò non poteva provarsi, anzi vi era tutta la probabilità, che la Nave fosse escita dal pericolo nel giorno della burrasca.

41. Con altra Sentenza del Magistrato medesimo degli 8 Agosto 1760 a favore dei Signori Raguenau, e Marchà Assicurati furono condannati gli Assicuratori al pagamento del sinistro, perchè non poterono provare nell' Assicurato la preventiva notizia delle burrasche, a cui poteva essere stata sottoposta la Nave.

42. All' incontro furono credute congetture sufficienti a provare la cognizione positiva del sinistro quelle addotte dagli Assicuratori di Livorno contro i Signori Demissy, e Barbaud sopra la Nave nominata le Armi di Westervick, stata depredata avanti la commessa Assicurazione, onde gli Assicuratori furono assoluti dal pagamento del sinistro, tanto dal Magistrato Consolare di Pisa, con Sentenza del Luglio 1746, quanto dalla Rota Fiorentina, che confermò il precedente Giudicato nel 25 Settembre 1753, a relazione dei Signori Auditori *Mormorai*, *Ricci*, e *Mari*. E più modernamente è stato deciso dai Consoli del Mare di Pisa, sotto dì 24 Agosto 1784, nella Causa di Sicurtà sopra la Nave il Principe di Kaunitz (19), in cui sono state ammesse per congetture provanti la positiva cognizione, le notizie, e i timori da gran tempo avanti pervenuti anche in altre Piazze di Commercio, differenti da quella dove si è partito l' ordine.

43. Dalla quantità di esempj, che si possono addurre su questo punto per una parte, e per l' altra, si giustifica sempre più la proposizione stabilita, che in questa materia la prova è meramente arbitraria nel Giudice; talchè il medesimo fatto considerato più sotto un punto di vista, che sotto un altro, produce secondo le diverse circostanze una

(19) *Tergestina seu Liburnen. Nullitatis Contractus Assecurationis del 26 Agosto 1784 av. il Sig. Console Della Pura §. i Difensori della Camera.* Questa Decisione è stata revocata dalla Rota Fiorentina con le Sentenze del 26 Aprile 1786, e 11. Agosto 1787, nelle quali però vi è stata sempre la scissura di uno dei Giudici, come altrove è stato accennato.

contraria decisione. Ma non è per questo, che non possa ridursi anche questo articolo a certi dati principj fissi, ed indubitati, da regolare l' arbitrio stesso del Giudice. Imperocchè quella stessa buona fede, che deve principalmente regnare nel Contratto di Assicurazione, e che obbliga ciascuno dei Contraenti a niente dissimulare di ciò che in qualunque maniera possa esser noto nell' atto della costituzione del Contratto, deve altresì essere la guida del Giudice per conoscere quali congetture possono formare la prova della cognizione positiva, e quali non sieno bastanti. L' ignoranza dei fatti è presunta dalla Legge, onde per regola generale, quello che fa assicurare una cosà già perduta, o quello che assicura una cosa di già arrivata, si presumono di buona fede, finchè non sia provato il contrario: Ma in questa materia si ammettono, come si è detto, secondo le circostanze, gl' indizj, e la presunzione della frode (20), se a buona fede si vedono manifestati tutti quei fatti, e quelle stesse incertezze, e rumori che danno luogo al Contratto, e che in tal modo la cognizione sia eguale fra i Contraenti, dovrà sicuramente condannarsi l' Assicuratore, se posto in dubbio dello stato della cosa, si è adattato ad assicurarne il pericolo, senza indagare più profondamente il preciso (21): Ma se non si sono palesati anche i puri sospetti e tutti quei fatti, che anche nella loro incertezza erano, e potevano essere capaci di alterare la sostanza del Contratto, la Sicurtà non può essere dichiarata valida, secondo i più giusti principj da me altrove stabiliti (22), e secondo l' opinione di più moderni Autori (23).

(20) *Rocc. not.* 51. e 78. *Molin. de iust. & iur. disp.* 507. *Casar. disc.* 6. *n.* 10. *Pothier n.* 13.

(21) *De Luca de credit disc.* 109 *Casareg. disc.* 1. *n.* 15 *disc* 6. *n.* 39. *Rocc. not* 78.

(22) *Cicer. de offic. cap.* 12. *& seqq. Pothier des assur. n.* 194. *Emerigon chap.* 15. *sect.* 3. *Valin des assur. art.* 40. *Rota di Genova dec.* 42. *n.* 5. *Rot. Rom. cor. Ludovis. decis.* 136. *n* 4 *la Rota Fior. nel Tesoro Ouvros. tom.* 7. *dec.* 36. *e nell' allegata Tergestin. seu Liburnen. Nullitatis Contractus Assecurationis* 26. *Agosto* 1784 *av. il Sig. Console Della Pura §. qui però era facile.*

(23) *Binkershoek quæst. iur. privat. lib.* 4 *cap.* 6 *Bottin ad Stat. Ian. lib.* 4. *cap* 17. *n.* 2 *Straccc de assec gloss.* 27. *n* 1. *Kurick distrib. de assec. §.* 4 *Scacc de commerc §.* 1 *qu.* 7. *par.* 2. *ampl.* 10. *n.* 20. *Ansald disc.* 12 *in fin. Casareg. disc.* 6. *n.* 1. *Rota di Genova*

44. La cognizione presunta, o sia il sospetto della possibile scienza del caso sinistro nell' Assicurato avanti la fatta Sicurtà, basta ad annullare il Contratto, egualmente che se concorresse la certa notizia del medesimo; e questa è regola, che non ammette contradizione, per essere stata generalmente accettata, all' oggetto di ovviare alle frodi, che tanto potrebbero aver luogo, come pur troppo lo hanno in simili Contrattazioni, a pregiudizio del bene universale, e del decoro del Commercio, che tutto raggirandosi sulla reciproca buona fede degl' Individui che quello esercitano, ogni piccola macchia contro di essa lo disonora, e l' offende.

45. Ma siccome tutto ciò che è presunzione, o sospetto è difficile a provarsi, perchè procedendo ciò unicamente da frode, questa difficilmente si prova; quindi è, che le Nazioni tutte commercianti si sono come accordate a stabilire una presunzione, che dai Legisti dicesi *juris*, *& de jure*, del dolo contro l' Assicurato, o contro l' Assicuratore, tutte le volte che per la poca distanza dei Luoghi si rende possibile, che al momento della stipulazione del Contratto fossero eglino istruiti del sinistro, o del salvo arrivo della cosa assicurata (24).

46. La prova di questo sospetto, e presunzione resulta, quando dal dì del seguito sinistro al di della stipulata Assicurazione è passato tanto tempo, quanto può bastare

dec. 36. *n.* 12. *Rota di Roma cor. Merlin. dec.* 597 *n.* 7. *e* 8 *dopo l' Urceol. de transact. dec.* 53 *n* 34. *e la Rota Fioren. nella Liburnen. Assecurationis mercium del* 5. *Febb.* 1783. *art.* 2.

(24) *Casareg. disc.* 6. *n.* 7 *disc.* 215 *n.* 6. *Rocc. not.* 51. *Scacc.* § 1. *gloss.* 1. *n.* 160. *Marquard. lib.* 2. *cap.* 13 *n.* 30. *Pothier des assur. n.* 21. „ ivi „ La raison est que la prouve de la connoissance positive, que l' Assuré avoit de la perte des effets qu'il a fait assurér n'etant pas souvent au pouvoir de l'Assureur, & la bonne foi etant rare aujourd' hui parmi les hommes, il arriveroit tres souvent, que des Negocians dans la confiance qu'ils auroient, que l'Assureur ne pourroit avoir la preuve de la connoissance qu'ils ont évé de la perte de leurs effets les feroient assurér aprés avoir eu la nouvelle de leur perte, ce qui ruineroit les Assureurs: l'Assuré est censé avoir pu savoir des le temps du contrat la perte des effets assurés lorsque depuis leur perte jusqu'au temps du contract il s'est passé un temp suffisant pour que la nouvelle ait pu lui parvenir „ *Emerigon ch.* 15. *sect.* 4. §. 1.

per avere la possibile notizia, secondo il ragguaglio fissato dai Capitoli di Barcellona, e dietro di essi dalla maggior parte delle Ordinazioni, e Leggi su questo Contratto a tre miglia l' ora, o in quel più vero tempo che altre Leggi stabiliscono (25).

47. Occorre però bene spesso, che tali disastri succedano in alto Mare, ed in Luoghi lontani, talchè non si può prendere il punto fisso per simile calcolazione quello del Luogo ove è accaduto o il sinistro, o il salvo arrivo: Ed in tal caso si prende quello del primo Luogo di Terra dove la novità è arrivata; e per servirmi delle parole dei Capitoli di Barcellona „ *cioè in tale parte, che nuova si possa sapere per Terra senza passare Mare* „ E questa è la comune dottrina tenuta dai Dottori, e fissata per regola in tali casi (26).

48. Secondo il Regolamento di Amsterdam articolo 21 il computo della lega e mezzo per ora è preso dal Luogo stesso dove accade il sinistro, o il salvo arrivo della nave, o merce assicurata, bastando (come ivi si dice), che l' Assicurato ne abbia potuto aver cognizione, sia per Mare, sia per Terra, contando una lega e mezzo per ora. L' Ordinanza di Francia dispone anch' essa, che si deve prendere il punto della calcolazione di una lega e mezzo per ora dal Luogo della perdita; lo che sembra escludere la modifica-

(25) *De Luca de credit. disc.* 109. *per tot. Binkersoek qu. iur. priv. libr.* 4. *cap.* 10. §. 13, *Kurick diatr. de assec.* §. 3. „ ivi „ Si verum tantum temporis a tempore submersionis corruptionis, vel depredationis interfuerit, ut interim Ass curatus, mari, vel terra notitiam huius casus habere potuerit tria millia in una hora computando tum irrita, & nulla esset assecuratio, & præsumitur assecuratum idipsum tempore assecurationis factæ bene scivisse nulla in contrarium probatione admissa „ *Stipman ius merit. cap.* 7 *n.* 104. *Rot. Rom. cor. Merlin. dec.* 597. *& in rec. dec.* 373. *par.* 19. *Rota Flor. fra le decis. marit. dec.* 4. *n* 9. *dec.* 5 *n.* 15 *e* 16 *e nella citata Liburnen Assecurazionis mercium* 5. *Febb.* 1783. *avanti Brichieri* §. *la prova poi*.

(26) *Targa cap.* 52 *n.* 216 *Rocc. not.* 84. *Scace.* §. 1 *glos* 1 *num.* 165 *Casaregis disc* 6. *n* 12 *e* 27 *disc* 213 *n* 7. „ ivi „ Si casus sequutus esset in mari longi, a quo adeo quod notitia deferenda esset antequam pervenire posset in terram firmam calculetur tempus ad rationem prædictam a loco in quo prima venerit dicta notitia, seu novum. „

zione adottata dai Capiroli di Barcellona, e dallo Statuto di Genova; ma il Sig. *Emerigon* conclude, che l' uso è contrario a questa disposizione, e che secondo la Giurisprudenza Francese il conto è sempre stato fatto dopo il primo Porto di Terra ferma dove la nuova è stata portata, allegando varj esempj per comprovare la sua proposizione su questo articolo: „ Je trouve dans mes recueils, que notre = Jurisprudence a toujurs été de compter la lieve, en der- = nier depuis le primier Porte de Terre ferme ou la nouvel- = le a été apportéè (27). „

49. La sola possibilità della scienza del sinistro, secondo la disposizione delle veglianti Leggi di sopra enunciate, è dunque bastante per annullare i Contratti di Assicurazione; e questa possibilità distrugge qualunque prova in contrario (28). Derivando da questo indubitato principio, che la presunzione della possibile notizia sia talmente efficace, che non ammetta prova in contrario (29), perchè quando è possibile, che sia pervenuta la notizia, qualunque prova che si faccia in contrario, non è di quella manifesta certezza che lasci nel suo essere l' incerto costituente, l' estremo necessario del Contratto di Assicurazione (30).

50. Questa presunzione indotta per favorire il Commercio, e per eliminare da simili Contrattazioni l' occasione della frode và tanto avanti, che oramai è proposizione ricevuta pacificamente presso tutti i Tribunali, che il Contratto di Assicurazione sia nullo, se al tempo della stipulazione di esso, il Procuratore che eseguisce la Sicurtà per conto di altri ha, o può avere cognizione del sinistro se-

(27) *Guidon de la mer chap.* 4. *Pothier des assur. n.* 21. *e* 22. *Emerigon chap.* 15. *sect* 4. §. 2.

(28) *L. suus quoque ff. de hæredit. instit. Rota Fior. fra le marittime dec.* 5. *n.* 121.

(29) *Binkersoek qu. iur priv. lib.* 4. *cap.* 7. §. 1. *Kurick diatr. de assec.* §. 4. *Casareg. de commerc. disc.* 8. *n.* 1. *Rot. Rom. dec.* 373. *par.* 19. *rec. e la Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationis mercium del* 9. *Giugno* 1655 *av. Guglielmi impressa nel Tes. Ombros. tom.* 4. *dec.* 34. *e così decise il Magistrato Consolare di Pisa, ed in conferma di esso la Rota Fior. nella Causa Barband, e Assicuratori della nave le Armi Westervvick del* 25. *Sett.* 1753.

(30) *Loccen. de iur. maritim libr.* 2 *cap.* 5. *n.* 8. *e la Rota Fior. nella Liburn. Assecurationis mercium* 5. *Febb.* 1783. *av. il fu Sig Aud. Brichieri art.* 2.

guito, sebbene il Committente non ne abbia alcuna notizia, nel modo stesso che è nullo, se il Committente avesse cognizione del sinistro allorchè dà l' ordine di fare le Sicurtà, benchè il Procuratore l' eseguisca a buona fede, o se il Committente era a tempo a revocar l' ordine, ed ha mancato di farlo: In tutti i quali casi non solo è nullo il Contratto, ma quello che dolosamente ha agito è sottoposto alle pene che le Leggi prescrivono contro la fraude (31).

51. Imperocchè sebbene possa per una parte dirsi, che il Procuratore, non avendo alcun interesse nella cosa, deve presumersi avere agito di buona fede, e che la presunta notizia del sinistro in essa non deva nuocere al Committente, che non ebbe cognizione del sinistro che molto tempo dopo, per ragione che richiedendosi la possibile scienza per indurre il dolo, e l' inganno nell' Assicurato, non possa certamente sospettarsi questo dolo, ed inganno nei Procuratori, che non percepiscono verun comodo dalle mercanzie che sono state assicurate, ridondando ogni vantaggio a favore dell' Assicurato (32).

52. Imperocchè independentemente dalla circostanza, che dove la Legge non distingue alcun caso, ma dispone in termini assoluti, non è permesso ad alcuno di far distinzione, secondo i più comuni principj di ragione, disponendo le Leggi su questa materia circa il modo di rimuovere la frode, e il dolo nelle Assicurazioni marittime, che si fanno indistintamente da chiunque, si comprendono per conseguenza sotto la medesima dispositiva delle predette Leggi indistintamente tutte le Persone, e si reputano irrite tutte le Assicurazioni (33), tanto fatte dal Principale, che dal suo

(31) *Casareg. disc. 9. Valin des assur. art. 40. Pothier des assur. n. 18. & seq. Emerigon chap. 15. sect. 8.*

(32) *Casareg. de commerc. disc. 6. n. 5. Rot. Rom. cor. Merlin. decis. 757 per tot cor. Roxas dec. 51. 84. e 95. e la Rota Flor. nella Liburnen. Assecurationis 20. Giugno 1744. av. Finetti, e in altra Causa di Sicurtà s pra la Nave Charlemburg del dì 28. Sett. 1759 avanti Bizzarrini, Soldani, e Baldigiani.*

N. B. Il processo di questa insigne Causa esiste nella Cancelleria del Magistrato Consolare di Pisa nella Filza di atti civili dal pr. al 30 Settembre 1758, e nella Filza dei referti dal 13 Gennaio 1753. al pr. Ottobre 1759. num. 97.

(33) *Casareg de commerc. disc. 8 per totum.*

Procuratore, quando nell' uno, e nell' altro caso, al tempo della conclusa Assicurazione poteva sapersi, o era presumibile la notizia del sinistro della cosa assicurata, anche per la ragione che le Leggi, le quali sono dirette a ripurgare i Contratti dalla frode, e dal dolo dei Contraenti, ricevono una benigna estensiva interpetrazione (34).

53. In questi termini fu magistralmente decisa una simile questione dalla *Rota Fiorentina*, per certa Sicurtà fatta dal Sig. Tommaso Viollette in Livorno per conto del Sig. Gabbriello Ravy di Napoli, il di cui sinistro era occorso molto tempo avanti lo stipulato Contratto. Fu in quella Causa esaminato l' articolo della possibile notizia del Procuratore, e fatto il calcolo da Cadaques a Livorno per mezzo dell' abilissimo Sig. Abate Leonardo Ximenes Mattematico di S. A. R. il Serenissimo Gran Duca di Toscana, e fu concluso, che potendosi in quello spazio di tempo che era precorso sapere in Livorno la nuova del sinistro, la Sicurtà doveva reputarsi nulla, e perciò con Sentenza del 5 Febbraio 1783, a relazione del Sig. Auditore *Gio. Benedetto Brichieri Colombi* furono assoluti gli Assicuratori.

54. La Decisione in questa Causa è veramente magistrale, perchè furono in essa disapplicate molte autorità dei Tribunali, che hanno talvolta sostenuto la proposizione contraria, fissando sopra altre Decisioni la massima, che la presunzione della scienza nel Procuratore annulla il Contratto (35).

55. Fu esaminato lo stesso articolo nella sicurtà riportata dal Sig. Luigi Salucci di Livorno con scritta del 16 Giugno 1794 per pezze quattordicimila da otto reali per conto di chi spetta non Francese sopra lane, loro costi, e spese, premj, e sconti nella nave nominata la Minerva del Capitano Berthel Weter Danese, e con altra scritta del dì

(34) *Casareg disc.* 8. *n.* 4. *Emerigon chap.* 15 *sect.* 8.

(35) *Così decise il Magistrato Consolare di Pisa nella Liburnen Assecurationis mercium navis capta apud Maioricam undecim diebus anteceptam Liburni assecurationem* 2 *Aprile* 1655. *av. gli Aud.i Michalori, Guglielmi, e Masini. Nella Causa Becher, ed Assicuratori decisa con Sentenza del dì* 9. *Febb.* 1763. *Nella Causa Marci ò. e Assicuratori decisa sotto dì* 28 *Luglio* 1780.

11 Luglio successivo per pezze milledugento resto di costo, e spese, che con Sentenza del 26 Gennaio 1795 fu dichiarato dai Sigg. Consoli di Mare di Pisa doversi pagare il sinistro per i tocchi convenuti nella prima scritta del 16 Giugno, e stornare colla restituzione del premio al Sig. Salucci i tocchi contenuti nella seconda scritta dell' 11 Luglio, attesa la possibile notizia, che secondo il calcolo delle tre miglia per ora, poteva aversi in Livorno del seguito sinistro; sebbene non potesse aversi nel luogo da dove era staccato l' ordine per la seconda sicurtà.

56. Anche in questa Causa concorse il Parere dei Mattematici per la misurazione delle distanze da Marsilia a Livorno, con supporre, che il pedone abbia fatta tutta la tortuosità delle strade lungo il Lido del Mare, senza mai scostarsi dal medesimo: Ed il Padre Adriano di Ragusi, ed il Sig. Dott. Vincenzo Brunacci, ambedue Lettori di Nautica in Livorno, messero in processo una dettagliata, ed esatta relazione, sulla quale i Giudici fondarono il loro sentimento; e le Parti, atteso il concorso dell' estrema buona fede anche dopo la Sentenza, devennero ad una amichevole transazione.

57. E per il caso della semplice vociferazione fu da me proceduto, unitamente al chiarissimo Sig. Avvocato Antonio Michon in qualità di Arbitri, a moderare, e dichiarare nulla la riassicurazione riportata dai Sigg. Formigli e CC. nel 21 Aprile 1790 sopra i loro tocchi di sicurtà in nave Zeevorouth Capitano Cristiano Post Olandese da Amsterdam per Livorno, perchè la Gazzetta di Amsterdam arrivata in Livorno nel 19 Aprile annunziava, che il Capitano Post era entrato in un Porto vicino a Drontheim con molto danno: decidendo con nostro Lodo del 10 Maggio 1790 non essere a carico dei Riassicuratori i danni sofferti prima dell' ingresso in Drontheim, ma bensì quelli, che potessero accadere tanto nella stata in detto Porto, che nel proseguimento al suo destino sino al discarico in Livorno.

58. E con Lodo del 9 Aprile 1801 nella Causa di sicurtà tra il Sig. Antonio Santoro, ed i Sigg. Assicuratori di Livorno stati a suo favore sopra il carico grani col bastimento del Capitano Antonio Guccovich Raguseo, fu risolu-

to per lo storno, e restituzione di premio di detta sicurtà, atteso il già seguito arresto di detto bastimento fatto dai Corsari Francesi, che lo condussero in Bastia, ed ivi discaricarono il grano per i bisogni di quella Guarnigione, e la possibile notizia di tal fatto in Livorno prima di eseguirsi la sicurtà riportata nel 21 Aprile 1800, atteso l' essere pervenuto in detto Porto nel precedente dì 17 Aprile detto sei Marinari del Capitano Pietro Visir, a piena cognizione dei quali potevano, e dovevano essere le notizie dell' arresto, e discarico seguito pubblicamente in Bastia.

59. Resta finalmente da osservare su questa materia la distinzione che fanno le Leggi relativamente alle conseguenze della cognizione positiva, o presunta dal caso sinistro. Se l' Assicuratore può provare o per testimonj, o altrimenti, che di fatto l' Assicurato sapeva il sinistro al tempo del Contratto, la frode non è equivoca, e ciascuna Legge ha prescritto le pene in cui devono incorrere i delinquenti, come si è detto, riportando le particolari disposizioni su questo oggetto, e l' Assicuratore è sempre ammesso a poter fare tali prove (36); ed in mancanza di esse può l' Assicuratore costringere l' Assicurato a prestare giuramento, che non aveva cognizione dello stato della cosa (37): E non volendo prestare tale giuramento, si ha per aver confessato la cosa su cui richiedevasi. Il *Pothier* al *num.* 16. pretende, che da questo rifiuto sia luogo anche all' azione criminale, per sottoporre cioè l' Assicurato alla pena della Legge contro la frode. Ma l' *Emerigon* (e sembra con tutta la ragionevolezza) sostiene, che la renitenza a giurare, potendo anche dipendere da un sospetto, e da un dubbio, nè l' equità, nè la lettera di alcuna Legge prescrive, che deva considerarsi per delitto, giacchè per agire alla pena conviene legalmente provarlo, e questa renitenza non può dirsi una prova positiva della fraude; onde pare che possa concludersi, che quello che recusa di giurare, deva semplicemente

(36) *Stracc gloss.* 27. *n.* 4. *Casareg. disc.* 6. *n.* 2. *disc.* 215. *n.* 8 *Valin des assur. art.* 39. *Pothier des assur n.* 13 *e* 23. *Emerigon chap.* 15. *sect* 6.

(37) *Casareg. disc.* 6. *n.* 2. 4. *e* 41. *Loccen lib.* 2. *cap.* 5. *n.* 8. *Valin des assur. art.* 40. *Pothier des assur. n.* 16.

decadere dal benefizio della Sicurtà (38).

60. Se poi siamo nel caso della presunzione della Legge, questo produce la nullità della Sicurtà, ma non può dirsi una prova della frode, e per conseguenza non può, nè deve essere accompagnata da alcuna pena, bastando che restituisca all' Assicurato il percetto, con tutti i danni che gli averà cagionato (39).

61. Tutto dunque il momento dell' applicazione delle regole, che riguardano a sinistro seguito, o dopo il salvo atrivo, le sicurtà, depende dalla buona fede dei Contraenti: Se questa è macchiata, o sospetta dall' una, o dall' altra parte il contratto non si sostiene, e l' assicurazione è nulla se l' evento degli effetti assicurati era noto, o sospetto ad alcuna delle Parti contraenti. Dopo quello che è stato discusso, e deciso nelle indicate Cause Triestine sopra la riassicurazione della nave Kaunitz, questa materia è così chiaramente spiegata, che non ha bisogno di altri commenti.

62. Le massime sono comuni alle Decisioni del 26 Ottobre 1786 a relazione dell' Audit. Vernaccini, e 11 Agosto 1787 a relazione dell' Aud. Cercignani, ed ai respettivi Voti degli Auditori Ulivelli, e Simonelli. Ma siccome le prime vollero assolvere gli Assicurati, così i secondi, che erano di diversa opinione, e che confermavano la Sentenza del 26 Agosto 1784 dei Consoli di Mare di Pisa a relazione del Console della Pura, sono estesi con più accuratezza, e profondità di dottrina sopra la soggetta materia della reticenza, e dissimulazione dei fatti, che dettero luogo al contratto, l' importanza dei quali si voleva estenuare per renderli inapplicabili alle obiettate regole di ragione.

63. Sotto questo articolo specialmente occorre parlare della frode nelle polizze, essendo questo, come replicatamente ho detto, e provato, un contratto di buona fede, questa deve sempre regnarvi in vece delle sottigliezze del diritto civile (40), talchè le clausule apposte nelle polizze di sicurtà ritrovandosi oscure, o ambigue, devono interpetrarsi

(38) *Pothier des assur. n. 24. Emerigon chap. 15. sect. 6.*

(39) *Casareg. disc. 1. n. 19. Pothier num. 17. Emerigon chap. 15. sect. 8. e chap. 18. sect. 5.*

(40) *Casareg. disc. 1. n. 2.*

secondo lo stile, ed uso dei luoghi, nei quali l' assicurazione è seguita, quantunque la disposizione del diritto comune sembrasse alla medesima contraria (41).

64. L' *Azuni* fissa queste proposizioni, ed al disposto delle Ordinazioni di Spagna, Francia, ed Amsterdam vi unisce quelle dell' Editto pel Consolato di Nizza del 15 Luglio 1750. §. 36, e dell' altro per la Sardegna del 30 Agosto 1770 cap. 5 num. 2.

65. Il *Park* parla diffusamente della buona fede, e della estrema delicatezza, che deve usarsi nella formazione di questo contratto, tanto nella introduzione ragionando dell' origine, e qualificazioni del medesimo, quanto nei cap. 1. e 2. della polizza, e costruzione della polizza: Ma più diffusamente nel 10 della frode nelle polizze.

66. Fissate le massime generali, che la frode si commette tanto nel tacere la verità, quanto nel rappresentare il falso, quanto finalmente nel porre il risico in un aspetto, che comparisca all' Assicuratore diverso da quello che è in sostanza, passa a riportare diversi casi relativi alle regole.

67. In un caso esaminato avanti Lord Holt Capo di Giustizia sotto il Regno di Guglielmo, e Maria, il dotto Giudice decretò, che se le mercanzie erano assicurate, come mercanzie di *Amburghese* (il quale era in allora alleato) e le mercanzie erano in fatto di un *Francese* (che era allora nemico) questa era una frode, e la sicurtà non era buona.

68. In un altro caso costando da una lettera, c' e la nave era partita dalla Giammaica per Londra nel 24 Novembre, dopo la quale fu fatta una sicurtà sull' asserzione dell' Assicurato, che la nave partirebbe alla fine di Dicembre fu egualmente giudicato da Lord Lee Capo di Giustizia essere una frode, e l' Assicuratore ebbe Sentenza favorevole.

69. Sopra altri casi stabilisce anche la massima, che una falsa asserzione nella polizza vizia il contratto, ancorchè la perdita della cosa assicurata non proceda dalla stessa falsità.

70. Pone poi per seconda specie di frode in questo

(41) *Casareg. d disc.* 1. *n.* 7. *Roc. de assec. par.* 3. *n.* 1 *e* 55.

contratto l' occultazione delle circostanze note solamente a una delle Parti interessate. Sopra questo capo, dice egli, i principj della Legge sono perfettamente chiari, indubitati, e senza possibilità di errore.

71. L' occultazione delle circostanze vizia qualunque contratto secondo i principj della Legge naturale. La sicurtà è un contratto di speculazione. Tutti i fatti su i quali può formarsi la giusta idea del risico obbligano l' Assicurato alla manifestazione, come quello a cui solo possono essere noti (42).

72. Colui che si fa assicurare sopra una nave, della quale conosce le circostanze, e il pericolo, sebbene non sappia attualmente la perdita, manca alla buona fede, e l' Assicurazione non regge. Altra osservazione si fa sopra questo soggetto, ed è quando l' Assicuratore possa aver diritto di ritenere il premio per essere cominciato il risico, non ostante l' annullazione del contratto per la frode. Le Ordinazioni di Francia stabiliscono, che se la frode è provata contro l' Assicurato, sarà tenuto alla refezione di ogni danno, ed a pagare il doppio premio: E se sarà provata la frode contro l' Assicuratore (che io però tengo per cosa quasi impossibile) sarà egli egualmente tenuto alla restituzione del premio, ed a pagare all' Assicurato il doppio della valuta assicurata. Il dotto Commentatore *Valin* osserva, che se l' articolo suppone pienamente provata la frode, e così il delitto, la pena è troppo piccola; e che la pena ingiunta all' Assicurato, e all' Assicuratore è quasi eguale, quantunque il delitto dell' Assicurato è molto più grande, se si consideri la differenza che passa tra il premio, e il valore della proprietà. Veramente, dice egli, l' idea di arricchire un Uomo colla pena inflitta ad un altro, è per se stessa una strana cosa, e bene spesso inconciliabile colle cognizioni presenti sulla giustizia criminale.

73. Le Leggi d' Inghilterra si tengono in silenzio sopra questo soggetto, non essendovi alcuna positiva dichiarazione dei Legislatori sopra di ciò: E le Corti di Giustizia non hanno neppure adottata una regola generale rispetto alla

(42) *Park cap.* 10. *pag.* 215.

restituzione del premio in caso di frode. In due, o tre Istanze avanti la Corte della Cancelleria nelle quali gli Assicuratori hanno domandato di essere soccorsi col pagamento della somma assicurata per motivo di frode, il Decreto ha ordinato la restituzione del premio: E sebbene in un caso fosse dal Giudice opinato diversamente, Lord Mansfield fu d' opinione, che questa fosse la costante pratica della Corte della Cancelleria.

74. Conclude però lo stesso Autore, che sebbene la Legge comune taccia sopra questo soggetto, talchè non sia stabilita la regola generale; e sebbene nei diversi casi da esso riportati sia stata ordinata la restituzione del premio; pure se la frode è così notoria, palpabile, e chiara di sua propria natura, la Corte deve ordinare, ed ha ordinato, che l' Assicuratore ritenga il premio.

75. Questo sistema fu adottato dal Magistrato dei Consoli di Mare di Pisa nella Sentenza del 19. Dicembre 1785. sopra la sicurtà fatta per conto di Andrea Garmugliesi sopra carico sulla nave comandata dal Capitan Roman sinistrata per baratteria del Capitano, e Sopracarico.

76. Il *Weskett pag.* 225. parlando della frode nei contratti di assicurazione comincia coll' esclamazione = Questo = è veramente un soggetto assai abbondante! = e continua ad esclamare contro l' infamità delle occultazioni, simulazioni, imposture, collusioni, ed equivoci, che si praticano da taluni specialmente in tempo di guerra nella maggior parte di tali affari, per loro rimprovero, e per la negligenza, che sino all' ultimo grado regna nella più onorata, e rispettabile parte dei Negozianti, e Assicuratori.

77. La sicurtà essendo un contratto, la di cui vera essenza consiste nell' osservare la più pura buona fede, e integrità, non deve esser macchiato dalla più piccola ombra di frode, o indebita occultazione (43). Frode, collusione, inganno, dissimulazione sono prese spesso per termini sinonimi tra loro, e in qualunque figura, o forma compariscano, sono sempre riguardate come odiose dall' orecchio della Legge. La frode, o collusione manifestata al giudizio della

(43) *Blakston, com.* 462.

Legge annulla qualunque genere di atti, e questi restano invalidi tanto alla Corte di Giustizia, che a quella dell' equità: Giacchè il Tribunale di Giustizia, e quello di equità hanno una cumulativa giurisdizione per sopprimere, e dar soccorso contro la frode. Il primo oggetto dell' assicurazione è quello d' incoraggire il commercio: Ma per l' irregolare procedere di alcuni, questo primo oggetto è intieramente deluso.

78. Passa quindi ad enumerare i principali soggetti di frode nelle sicurtà fatte interesse, o non interesse; non meno che in quelle di valutazione determinata superiore al giusto tanto negli effetti, che nelle navi; e finalmente sulle simulazioni, e collusioni, le quali sono per lo più la sorgente della ricchezza dei Corsari in tempo di guerra, che dagli atti simulati prendono motivi di arrestare, e confiscare anche gli effetti degli amici. Parlando delle polizze colla clausola *interesse*, o *non interesse*, rapporta varj casi relativi alla mancanza di risico, ed alla frode nel sinistro.

79. E finalmente conclude, che il contratto di assicurazione essendo stato riconosciuto generalmente per un contratto di buona fede, in cui nè frode, nè inganno deve aver luogo, in caso che questo si trovi, e che l' Assicurato, l' Assicuratore, il Capitano, il Sopracarico, il Piloto, o altri abbiano usato frode, inganno, o artifizio, questo non solamente non potrà ricavare alcun profitto dal detto inganno, o artifizio, ma sarà tenuto alla refezione di ogni danno, e interesse cagionato a chi spetti per questa sua operazione, e corporalmente punito, e corretto per terrore, ed esempio degli altri. Lo che è anche particolarmente prescritto dalle Ordinazioni di Stokolm, e Amsterdam.

80. Due casi ben recenti credo di dover riportare sopra questo articolo perchè ne resti memoria. Fu riportata nell' anno 1799 una sicurtà *per conto Siciliano*: Ne accadde il sinistro, perchè la mercanzia fu trovata appartenere ad un *Napoletano*. In tempo che la sicurtà fu riportata tra Napoletani, e Siciliani non vi era alcuna differenza; ma bensì al tempo del sinistro, per essere accaduto allorchè i Francesi occupavano Napoli, ed il bastimento essendo stato levato dalla fonda di un luogo vicino a Napoli, fu trasferi-

to in Sicilia da un legno di guerra Inglese con sospetto di condanna per l' attenenza della merce ad un Abitante di Napoli. Interrogato sopra questo quesito il meritissimo Sig. Avvocato Antonio Michon, rispose contro gli Assicuratori per la volgare denominazione, colla quale il Rè di Napoli, e di Sicilia suole intitolarsi Rè delle due Sicilie, allegando il Dizionario Geografico della Martiniere tom. 7. let. N. art. Naples pag. 30. col. 1. dove fissa, che il Regno di Napoli si chiama anche *Sicilia di quà dal Faro*.

81. L' altro caso, che non è per anche deciso, ma che pende in formale Giudizio al Magistrato Consolare di Pisa, è il seguente.

82. Sotto dì 28 Maggio 1800 il Sig. Gio. Kleiber si fece assicurare in Livorno = per se, e per proprio conto, e per assicurare il proprio interesse sopra a disborsi fatti nel ricevere con assegni, e spese sopra colli 15, *e questi spedire al suo destino d' ordine, e per conto di Americano* sopra il bastimento del Capitano Radich per Barcellona. Nel 26 detto erano stati caricati detti colli dal Sig. Amato Loiselet Suddito Americano per suo conto, e risico.

83. La pollacca del Capitano Radich nel partire da Livorno fu arrestata da bastimento di guerra Inglese, e visitata volle procedere all' arresto dei 15 colli sotto il pretesto, che il Sig. Loiselet fosse Francese, e non Americano. Li colli furono posti in deposito sino alla resoluzione della Corte dell' Ammiraglità: E il Sig. Loiselet produsse le sue giustificazioni sulla qualificazione di Americano, giustificando di essere il Cancelliere del Consolato Americano in Roma, e munito di passaporto come Americano firmato dal Generale Naselli allora Comandante in detta Roma.

84. Il Sig. Kleiber intimò il sinistro agli Assicuratori, i quali hanno denegato il pagamento nella supposizione, che egli deva garantire *il risico per conto Americano*. Egli all' incontro sostiene che ha fatto *assicurare il proprio interesse*, e che per semplice identificazione del medesimo ha spiegato, che era spedito *di ordine, e per conto di Americano*; onde quando la polizza combinava col suo contratto, era tutto quello a cui era richiamato dalla Legge; giacchè posta questa combinazione nulla fa agli Assicuratori,

che la merce assicurata appartenga, o nò alla persona assicurata, allegando a suo favore l' autorità del *Valin art.* 6. *Rocc. de assec. not.* 46. *Azuni verb. assicuranza* §. 21. Oppone altresì che essendo qualificato il Sig. Loiselet per Suddito Americano con recapiti legali, se di origine non era tale, o se per tale non vorrà riconoscerlo il Giudice, nè egli ha garantito l' origine, nè la giustizia della Sentenza del Giudice, che resta a carico degli Assicuratori, secondo le Teorie fissate dalla Ruota Fiorentina nella Causa Aghib, e Assicuratori sopra cambio marittimo col Capitano Cosovich ne' 23 Febbraio 1780 a relazione dell' Aud. *Morelli*, di cui ho parlato nel tom. 1. part. 5. tit. 10. n. 44.

85. Gli Assicuratori però si difendono coll' eccezione della dissimulazione sulla qualità del risico, considerando per sostanza del contratto l' indicazione della proprietà Americana, e appoggiando le loro ragioni alle cose fissate, e decise nella *Liburnen. Assecurationum del dì* 16. *Maggio* 1753. *av. gli Audd. Mormorai, e Soldani Benzi.*

86. Consultato io per la verità sopra l' articolo, esaminata la specialità della scritta, e delle circostanze, sono stato di avviso, che avendo il Sig. Kleiber avuto tutto il motivo ben fondato di riconoscere *per Suddito Americano* il Sig. Loiselet, che come tale era ricevuto, e riguardato anche in tempo di guerra dai Ministri delle Nazioni belligeranti, abbia anche potuto, nel fare assicurare *il proprio interesse* spiegarsi, che erano disborsi di spese fatte sopra colli da spedirsi d' ordine, e per conto di Americano, come di fatto erano spediti.

87. Da tutto quello però che ho sopra detto non ne deve venire la conseguenza, che sia proibita nel commercio qualunque *simulazione*: Giacchè questa all' opposto è utilissima, ed anzi necessaria nei tempi di guerra per continuare le negoziazioni, anche tra le persone, che vivono nei Paesi dei Belligeranti, eseguendosi validamente col far comparire le caricazioni in testa di persone, alle quali di fatto non attiene il risico, come osservano il *Santern. de assec. gloss.* 10. *n.* 17. *Casareg. de commerc. disc.* 4. *num.* 12, ed ultimamente è stato fissato dal Magistrato Consolare di Pisa nella *Liburnen. seu Aleppina Simulationis mercium del dì* 8. *Maggio* 1799.

88. L' *Azuni tom.* 4. *pag.* 126. fa la giusta distinzione, che si deve adottare su tal proposito. In tempo di guerra, dic' egli, si suole dai Negozianti adoperare la simulazione nei contratti di assicurazione marittima, onde salvare dai risici le merci dei loro amici, e le proprie: Quando però oltrepassando i giusti limiti influisce questa simulazione nel danno del terzo, e tende a indurre l' Assicuratore in un contratto, che non avrebbe certamente stipulato se gli fosse palesata la vera natura della cosa; non solo diviene in tal caso inammissibile, ma è considerata come fraudolenta (44). Quindi allorchè si provi concludentemente essere stata commessa la simulazione per fraudare l' Assicuratore, non vi è dubbio, che deva condannarsi l' Assicurato alla perdita del premio, quantunque per la stessa simulazione ne segua la nullità del contratto, secondo le regole, che ho sopra fissate.

89. Il *Waskett pag.* 355. *e segg.* parla della simulazione delle navi, e del carico, e dopo aver riportato varj casi, osserva anch' esso, che niente vi è di più comune in tempo di guerra, che le simulazioni, le quali si fanno tanto dai Sudditi delle Potenze in guerra, che dai Neutrali: Ma che anche per parte dei più bravi Negozianti esige la massima cautela per non essere le vittime degl' ignoranti, o degl' intricanti, che non sappiano eseguire tali simulazioni.

90. Queste simulazioni dunque, sebbene si possano commettere, devano essere manifestate chiaramente agli Assicuratori, perchè ne assumano il risico: Giacchè in tal caso essendo lecito a ciascuno di formare il contratto sotto qualunque indicazione, anche l' evento della simulazione resta a carico delli Assicuratori, quando in origine hanno saputo di assumerlo.

91. E' però difficile il caso, come ho altrove rilevato, che gli Assicuratori possano liberarsi dalle conseguenze della simulazione, non servendo la condanna del predatore a stabilire il loro diritto. Giacchè le Sentenze di condanna giuste o ingiuste che sieno, hanno sempre il fondamento di riguardare il soggetto condannato come proprietà nemica.

92. Di fatto la nave Teti fu condannata in Spagna

(44) *Stracc. de assec. gloss.* 7. *n.* 1. *e gloss.* 11. *n.* 52.

per proprietà nemica: Ma gli Assicuratori di Londra, e di Livorno nell' anno 1784 doverono pagarne il sinistro, con più una parte delle spese occorse pel suo reclamo.

93. La nave del Capitano Mitrovich fu nell' antecedente anno 1779 arrestata da Corsaro Inglese, e condannato il carico *come proprietà Francese*. Gli Assicuratori sostennero più Giudizj per provare la *simulazione*, ma furono condannati con Sentenza di Pisa del 23 Marzo 1784, e con altra della Ruota Fiorentina del 22 Giugno 1785 a relazione dell' Aud. *Vernaccini*, che nell' artic. 2 fissa le Teorie, che riguardano la disapplicazione dei termini della simulazione nel contratto della sicurtà.

TITOLO QUARTO

Della Sicurtà fatta a buona, o cattiva nuova.

L' Oggetto delle Sicurtà è sempre stato quello di favorire il Commercio, e di ampliarne l' estensione, col garantire agl' Intraprendenti l' esito delle loro speculazioni, e la natura stessa di questo Contratto, che talvolta si paragona a quello della scommessa, avendo in se dell' azzardo, permette ai Contraenti quelle convenzioni, che le Leggi non potrebbero tollerare in altri Contratti.

2. Siccome il rigore che esigeva questa medesima natura di Contratto sulla qualità del risico caduto in contrattazione, e la presunzione della possibile scienza inducente la nullità del Contratto, rendevano più difficile l' effettuazione, così la feconda immaginazione dei Commercianti ha rimediato a questi abusi con un compenso, che rendendo eguale la sorte dei Contraenti, ha tolto di mezzo tutte le questioni che nascer potevano dalla presunzione, e dai sospetti non autorizzati che da prove incerte, e indirette.

3. Tutte le Leggi, ed Ordinazioni, le disposizioni delle quali sono state riportate alla lettera nel Titolo precedente, concludono la sanzione che si receda dalla presunzione di ragione ammessa sulla possibile scienza del caso seguito, e che le Assicurazioni abbiano tutto il suo pieno valore, e devano essere eseguite, allorchè la convenzione è

concepita coll' espressa dichiarazione, *a buona, o cattiva nuova*, sebbene al tempo che fu commessa, o eseguita la Sicurtà, il soggetto del risico fosse sinistrato, o fosse arrivato a salvamento, e che secondo la solita calcolazione potesse esserne pervenuta la nuova al Luogo del Contratto; anzi vi sono alcune Leggi particolari, che considerando quali imbarazzi possa produrre ai Negozianti l' ammettere col calcolo della lega e mezzo per ora, la presunzione della possibile scienza, per la quale al dire del *Magens*, ovunque ella è in forza, nessuno che si faccia assicurare sopra Bastimenti aspettati di fuori, e pronti alla partenza, può contare di essere in sicurezza, se questi incontrino un sinistro dopo uno spedito passaggio, hanno renunziato a questa favorevole disposizione, ed hanno adottato il sistema, che occorra *la cognizione positiva del sinistro, o salvo arrivo*, perchè la Sicurtà resti annullata: Ed in quelli stessi Paesi, ove la presunzione della possibile notizia col calcolo di una lega e mezzo per ora è stabilita, si è introdotta la quasi universale consuetudine di renunziare per patto espresso alla medesima, e di convenire che il Contratto deva esser valido a qualunque evento della cosa assicurata.

4. In Londra tutte le Sicurtà tengono, purchè tanto l' Assicurato, che l' Assicuratore non sapessero di fatto l' arrivo, o la perdita del Bastimento nel quale erano interessati: E secondo il *Magens* (1) vi sono molti esempj di Navi caricate nel Fiume, ed anche di avviso ricevuto da alcuni in Città del loro arrivo nel tempo che fu firmata la Polizza senza che gli Assicuratori fossero obbligati a restituire il premio. Dall' altro canto gli Assicuratori devono pagare la perdita, se non possono provare che l' Assicurato non la sapeva, e che egli mantenga con giuramento non averla saputa.

5. In Francia, tuttochè l' articolo 39 delle Ordinazioni del 1681 prescriva il calcolo per la presunta notizia, tuttavolta all' articolo seguente si dichiara, che deva restare valida la Sicurtà, se è fatta sotto l' espressa condizione, *di buona, o cattiva nuova*; se però non si verifichi per al-

(1) *Magens Saggio sopra le Sicurtà par. 1. §. 74.*

tra prova, che quella della presunzione del calcolo della lega e mezzo per ora, che l' Assicurato sapeva la perdita, o l' Assicuratore l' arrivo della Nave al tempo della stipulazione del Contratto: Altra cosa essendo, come riflette il Comentatore di detta Ordinanza, il sapere la perdita di una nave, e del suo carico o in tutto, o in parte, ed altra cosa l' aver luogo, ed anche un giusto motivo di temere. Ed è in questo secondo caso, che la Legge permette di poter fare la Sicurtà *a buona, o cattiva nuova*, perchè questa dichiarazione pone l' Assicuratore nel timore stesso in cui è l' Assicurato, e perciò volontariamente si assume un risico, di cui conosce l' estensione (2).

6. Il *Pothier*, parlando della medesima disposizione di quell' Ordinanza, osserva che le Parti possono derogare alla stessa per mezzo di questa clausula particolare, con la quale le Parti si dichiarano, che il Contratto è fatto *sopra buona, e cattiva nuova*, secondo egli dice. E spesse volte è in pratica aggiunta l' altra clausula, *renunziando alla lega e mezzo per ora;* clausule, che sono molto frequenti nelle Polizze di Sicurtà; osservando l' *Emerigon* a questo proposito, che specialmente il patto della renunzia è impresso nelle formule, che sono attualmente in uso a Marsilia, e che ordinariamente i Mezzani, ed i Notari che ricevono le Scritte di Sicurtà non mancano d' inserire nelle medesime tali clausule. Dal quale uso ne nasce una considerabile diminuzione di questioni, a cui si dà luogo in questa materia dalla presunzione dedotta dal calcolo della lega e mezzo per ora.

7. La maniera con cui si trattano in oggi gli affari mercantili, soggiunge egli, e la facilità della corrispondenza, hanno reso superflue diverse precauzioni che potevano essere necessarie nell' ultimo Secolo. Se questa reflessione fosse vera di fatto, sarebbe bellissima, ma pare che non possa generalmente considerarsi per tale, perchè la buona fede nel Commercio ha molto degenerato dalla sua prima istituzione; e gli Assicuratori dei nostri giorni sono stati, e sono bene spesso le vittime della malizia di quelli che disonorano il Commercio.

(2) *Valin des assur.* art. 45.

8. La renunzia alla lega e mezzo per ora, e la clausula *a buona, e cattiva nuova*, sono fra loro espressioni sinonime, non importando l' una niente di più di quello, che importi il significato dell' altra, quale è quello: „ Io = mi rendo vostro Assicuratore, e prometto di pagarvi la = perdita, quando anche la nuova del sinistro pervenisse un = momento dopo firmata la Polizza, e per reciprocità di = ragione voi mi pagate il premio, quale io acquisterò quan- = do anche la nuova del salvo arrivo pervenisse un istante = dopo la consumazione dell' atto. „ Tuttavolta ordinariamente a migliore dichiarazione si cumulano ambedue, ma l' uso di una di esse è bastante a dichiarare quali sieno i termini del Contratto.

9. Secondo lo spirito della stessa Legge di Francia per altro, se può d' altronde giustificarsi che l' Assicurato al tempo del Contratto aveva positiva cognizione del caso sinistro, o l' Assicuratore del salvo arrivo, nè queste clausule, nè altre che se ne potessero immaginare, possono trattenere che il Contratto non sia dichiarato nullo, perchè l' Assicurato, dissimulando al tempo del Contratto questa cognizione, ha commesso un dolo verso gli Assicuratori, e perciò come convenzione dolosa non sussiste (3).

10. Tutti gli Autori Francesi riportano a questo proposito un celebre Processo deciso in Francia a favore degli Assicuratori, non ostante la clausula inserita nel Contratto, di farsi la Sicurtà *sopra buona*, o *cattiva nuova*. Un tale nominato Woulf nel 21 Novembre 1752 aveva fatto assicurare alla prima Camera di Sicurtà di Parigi per conto di due Negozianti di Gand una somma di lire 19000, ed altra di lire 28000, sopra un carico di mercanzie sulla Nave il Principe Carlo, caricata a Gottenburg per Ostenda. Le Polizze di Sicurtà contenevano la clausula *sopra buona, o cattiva nuova*. La Nave era perduta con il suo carico fino da quattro mesi avanti: Gli Assicuratori essendo stati intimati al pagamento del sinistro all' Ammiraglità di Palazzo, per difendersi sostenevano che i Negozianti di Gand avevano cognizione della perdita della Nave, allorchè ave-

(3) *L.* 27. §. 3. *ff. de pact. Pothier des assur. n.* 24. *in fin. p.* 27.

vano dato l' ordine a Woulf di fare le Sicurtà; e per giustificarlo posero in essere che il 22, che era il giorno in cui avevano scritto a Woulf per darli l' ordine di tali Sicurtà, la Gazzetta di Amsterdam che annunziava la perdita della Nave, era stata nella mattina pubblicata a Gand: E con Sentenza dell' Ammiraglità del 20 Settembre 1758, le Polizze di Sicurtà furono dichiarate nulle, e gli Assicuratori condannati al pagamento del doppio premio. E questa Sentenza fu confermata per Decreto del 29 Agosto 1759 (4).

11. Secondo le Ordinazioni di Middelburgo §. 23, è ammesso il calcolo della possibile notizia come in Francia, in tutti quei casi in cui l' Assicurato non avesse fatto la Sicurtà *sopra buoni, o cattivi avvisi;* nel qual caso la Sicurtà sarà stimata valida, se l' Assicuratore non può far costare, che l' Assicurato sapeva già il danno, e la perdita prima che facesse la Sicurtà, e l' Assicurato non vorrà giustificarsene con giuramento. Eguale in tutto a questa è la disposizione del Regolamento di Amsterdam §. 11, e 12, e quello altresì di Rotterdam al §. 36, *e seg.* dalla quale solamente si soggiunge la pena del doppio premio in caso della frode provata, e la facoltà al Tribunale di agire criminalmente contro il Contraente doloso; convenendo con le medesime anche le Leggi marittime di Prussia cap. 6 *delle Sicurtà artic.* 13. *e seg.*

12. E su queste disposizioni hanno scritto il *Grozio*, il *Binkersoeck*, ed il *Kurick* (5), il secondo dei quali ri-

(4) *Pothier des assur. n.* 24. *in fin:* „ C' est un des principaux Juges de l' amirauté qui m' a fait part de cette decision. La mauvaise foi des deux negocians parut manifeste. Il etoit visible qu'ils avoient ecrit pour donner l'ordre d'assurer en sortant de lire la Gazette qui leur avit appris la perte du vaisseau „. *Emerigon chap.* 15. *sect.* 3. riporta lo stesso esempio, ed insieme conclude „ malgrè l'incertitude d s nouvelles données dans une Gazette non ministeriale les Negocians de Gand furent deboutés de leur demande par arrêt du Parlement de Paris parce qu' ils avoient dissimulé ce fait. „

(5) *Grot. in introd ad iurispr. Holland. pag. a me* 153 *Binkersoek qu: iur priv: lib.* 4. *cap.* 16. §. 3. *pag. a me* 633. *& seq: Kurick distr. de assec.* §. 3 *vers.* „ quarta adsecuratio in fine. Non subsistit adsecuratio, nisi Adsecurator eo nomine monitus nihilominus adsecurationem in se recipiat sine discrimine boni, vel mali nuncii. „

porta moltissimi esempj di Decisioni dei Tribunali di Olanda, relativamente ai Contratti in cui vi era la clausula *a buona, o cattiva nuova*.

13. Le Ordinazioni di Svezia hanno però più chiaramente disposto su questa importante materia al §. 8, dove ammettendo che possano farsi le Sicurtà, anche dopo che le mercanzie, e le navi sono partite dal Porto, e ritardano molto nel loro viaggio, cose tutte che però si devono chiaramente denunziare nella Polizza; e servendosi altresì della clausula *buona, o cattiva nuova*, concludono: „ Così la = Sicurtà sarà valida, sebbene sia accaduto qualche sinistro = prima del tempo di eseguire la Sicurtà. „

14. Ma se venisse scoperto, che l' Assicurato ha agito fraudolentemente, o col nascondere agli Assicuratori i ragguagli, che egli ha nel medesimo tempo ricevuti, toccanti l' attuale viaggio, o il ritorno della Nave al Porto del discarico; similmente quando, e come qualche sinistro gli è accaduto, o se non può con giuramento giustificarsi delle difficoltà che si è con ciò tirato addosso, la Sicurtà non sarà solamente nulla, ma l' Assicurato incorrerà ancora tutte le penalità mentovate nel secondo articolo tra quelle relative alla sicurtà, ed avaria generale.

15. Le Ordinazioni di Bilboa articolo 25, *e seg.* si esprimono nei medesimi termini di quella di Francia, ammettendo l' eccezione della possibile notizia, secondo il calcolo della lega e mezzo per ora, qualora non vi sia la clausula *a buona, o cattiva nuova;* e concludendo, che qualora possa provarsi la cognizione positiva nell' Assicuratore, restano nulle, ed irrite tutte le contestazioni, e quello che è in dolo è condannato alla pena di 53 per 100 sopra la somma assicurata.

16. La terminazione sopra Sicurtà rinnovata in Venezia nel 1771, e la formula di cui in ordine alla medesima si prevalgono in quella Piazza è così particolare, e precisa su questo proposito, che togliendo intieramente il luogo alla presunzione, ed al calcolo della possibile notizia, stabilisce per regola, che qualora non vi sia la positiva notizia in Terra del sinistro, ogni Sicurtà resti valida: Ecco le parole dell' articolo 10 di detta formula approvata: „ Vale la Si-

= curtà tanto per il risico, quanto per la consecuzione del = premio, quando anche al tempo in cui fu firmata fosse = accaduto il sinistro, ovvero il Bastimento assicurato fosse = giunto a salvamento al suo destino; purchè legalmente non = costi, che quando la Sicurtà fu fatta, o commessa di fuori = non vi fosse nella Terra la nuova del successo; nel qual = caso si considera come se fatta non fosse. „

17. Generalmente questa formula, o la relazione totale alla medesima, è stata adottata come un equivalente alla clausula di *buona*, o *cattiva nuova*, e siccome se in questa parte è gravosa agli Assicuratori, è per l' altro lato favorevole ai medesimi per l' esecuzione delle avarie, e per le prove della realtà dei risici, così molte Piazze d' Italia si referiscono spesse volte alle medesime, ed a scanso di clausule si spiegano di fare le Sicurtà *secondo la legge*, *uso*, *stile*, *e consuetudine di Venezia*; non può dubitarsi della validità di simile convenzione, mentre la Sicurtà come tutti gli altri Contratti, riceve la legge dalla volontà dei Contraenti, e per questo con i patti manoscritti è deciso di fissare ciò che non determinano gli stampati, e da quelli, e non da questi si riconosce in oggi la vera intenzione, e volontà dei Contraenti, come fu altrove avvertito, e come non ammette al presente questione (6).

18. E' certo altresì che l' uso, e stile della Piazza di Venezia non ammette l' eccezione della presunta, e possibile notizia nell' Assicurato al tempo dell' Assicurazione, ma richiede la notizia attuale, e di fatto nella Terra dove è stipulata la Sicurtà, dimodochè basta secondo quegli usi, che la Sicurtà sia stipulata poche ore prima che sopraggiunga la notizia attuale del seguito sinistro, perchè gli Assicuratori sieno tenuti al pagamento, secondo anche la litterale intelligenza di questa Scritta.

19. Nel Tribunale Consolare di Pisa fu maturamente esaminato l' affare in una Causa di Sicurtà eseguita in Li-

(6) *Casareg. disc.* 127. *n.* 32. *e* 33. *Ansald de commer disc.* 6. *n.* 18 *Rot. Fior. av. l' Aud. Conti dec.* 63. *n.* 31. *fra le raccolte nel Tesor. Ombr. tom.* 6. *dec.* 59. *nella 'Liburnen. Assecurationum* 16 *Maggio* 1753. §. 49 *av. Mormorai, e Soldani, e nella med. Causa il Sig. Aud. Bizzarrini ne. suo Voto* §. 83.

vorno secondo l' uso, e stile della Piazza di Venezia, per conto del Sig. Marchese Trionfi di Ancona, sopra la Nave Chalembourg, del Capitano Chambers Inglese, depredata da Corsaro Francese, e di cui si pubblicò la notizia il giorno dopo l' ultimazione del Contratto, facendosi la questione se in Toscana si potessero fare Sicurtà a uso Veneto, se la presunzione della possibile notizia dovesse aver luogo, e finalmente cosa importasse la clausula *uso, e stile di Venezia*, ma per quanto fosse risoluto favorevolmente dal Magistrato dei Consoli di Mare, con Sentenza del 22 Settembre 1758, fu questa riformata dalla *Rota Fiorentina* sotto dì 20 Settembre 1759, a relazione degli Auditori *Bizzarrini*, *Soldani*, *e Baldigiani*. E tanto negli atti di quella Causa, quanto in un Processo tuttora vegliante fra la Camera di Assicurazioni marittime di Trieste, e gli Assicuratori di Livorno sopra la Sicurtà della Nave il Gran Principe di Kaunitz sono prodotte molte pratiche, e sentimenti tanto di Avvocati, che di Negozianti Veneti sull' intelligenza di questa Legge (7).

20. Ciò premesso in rapporto agli usi particolari, parlando ai termini generali di ragion comune, non può impugnarsi che la clausula *a buona, o cattiva nuova*, abbia tutta la sua forza nei Contratti, e che perciò sia lecita una simile convenzione, essendo questo, allorchè si agisce a buona fede, un azzardo reciproco; poichè il Contratto o è vantaggioso all' Assicuratore se la nuova è buona, giacchè in veduta della maggiore incertezza conseguisce un premio maggiore, o è vantaggioso all' Assicurato se la nuova è cattiva; quindi trattandosi di convenzione onesta, e correspettiva, se di fatto è stipulata, e convenuta, deve immancabilmente osservarsi da ognuna delle Parti, così esigendo la immutabile giustizia del Gius di natura, la fede umana so-

(7) V. Atti del Consolato del Mare di Pisa nella Causa di Sicurtà della nave Chalembourg spedita con Sentenza del 22. Settembre 1758 Ed altra degli Assicuratori il Gran Principe di Kaunitz spedita con Sentenza del 26. Agosto 1784; e le Decisioni, e Voti della Rota Fiorentina del 26. Aprile 1786, e 11. Agosto 1787, nella qual Causa vi è anche il Parere del celebre Abate Ximenes, ed i calcoli per misurare il viaggio da Lisbona a Livorno.

ciale, e specialmente la buona fede del Commercio, di cui è questa l' anima vitale (8), e tutte le Leggi del Gius positivo stanno garanti per l' esecuzione di essa, come per il punto più essenziale del mantenimento della civile Società medesima (9).

21. E' per altro Legge indubitata, e generale, che all' oggetto chè questa convenzione quantunque onesta, possa avere il suo effetto, e la clausula *a buona, o cattiva nuova* possa valere, è assolutamente necessario, che al tempo della stipulazione del Contratto la sorte della Nave sia incerta, e che i Contraenti sieno ugualmente di buona fede, altrimenti la clausula *a buona, o cattiva nuova* è nulla, come nullo è il Contratto sulla medesima stabilito: Poichè non essendo l' Assicurazione che una compra, e vendita del risico, e pericolo dependente da un dubbio, e incerto evento (10), conviene necessariamente che rispetto all' evento, da cui dipende il risico e pericolo, tanto l' Assicurato, che l' Assicuratore si trovino in un medesimo eguale stato d' incertezza, e dubbiezza, altrimenti essendo l' Assicurato particolarmente informato di un qualche pericolo già incontrato dalla cosa assicurata, per cui possa temere, o essere meno incerto dell' evento della medesima, manca subito la detta necessaria eguaglianza, ed ingiusto perciò, e nullo si rende il Contratto (11).

(8) *L. pr. ff. de pact. L.* 23. *ff. de reg. iur. L. pr. §. si convenit ff. depos. Puffendorf le droit de la natur. & des gens liv.* 3 *chap.* 5. §. 1. *e* 11. *Grot. de iur. bell. & pac. lib.* 2. §. 1. *n.* 4. *e* 5. *e* §. 4.

(9) *Leg.* 7. §. 7. *tot. tit. ff. de pact Binkersoek qu. iur. pub. lib.* 2 *cap.* 10 *Domat les Loix civ lib.* 1. *tit.* 1. *sect.* 2. §. 7.

(10) *Marquard. de iur mercat. cap* 13. *n.* 19. *Gratian. discept. for. cap.* 589 *Stracc. de assec. par.* 3. *num.* 13 *Casareg. de commerc. disc.* 70 *num.* 9 *Ansald. disc.* 12. *n.* 4.

(11) *Molin. de contract. disp.* 507. „ ut contractus assecurationis iustus sit, necesse est ut eventus rei quæ assecuratur incertus sit, saltem comparatione notitiæ, quam uterque contrahentium ea de re habet „ *Rot. Rom. cor. Ludovis. dec.* 136. *num.* 6 „ incertitudo, & dubietas est illa quæ facit licitos huiusmodi contractus, in quibus incertus, & dubius eventus emitur, & pretium in re incerta præstatur „ *dopo l' Urceol. dec.* 53. *n.* 34. *e pienamente la Decisione Tergestin. seu Liburnen. Nullitat. Contractus Assecurationis del* 26 *Agosto* 1784 *av. della Pura*, 26. *Aprile* 1786, *e* 11. *Agosto* 1787. *Lodo*

22. Di quì è che tutti i Dottori, i quali hanno parlato dell' efficacia di questa clausula *a buona, o cattiva nuova*, e dell' utilità della medesima, per scansare le questioni che insorgono sulla presunzione, e sul calcolo della possibile notizia, convengono peraltro, che se l' Assicuratore ha luogo di provare la positiva cognizione dell' Assicurato di un fatto che importi il sinistro, o che tolga quella giusta eguaglianza, che sull' evento si vuole dalla natura del Contratto di azzardo, acciò sia valido (12), e che le Leggi prescrivono (13): In tal caso il Contratto restò nullo, non avendo mai potuto sussistere per colpa di quello, che fraudolentemente su dati ineguali ha estorto il consenso dell' altro; proposizione che non è da alcuno contradetta.

23. E' però vero, che la cognizione positiva del sinistro, o del danno in quello che ne ha fraudolentemente profittato, devesi provare da quello che ne allega l' eccezione concludentemente, e deve verificarsi independentemente dalla presunzione di ragione, e dal calcolo della lega e mezzo per ora, perchè in tal caso l' Allegante si rende Attore nella sua eccezione, e come tale deve provare secondo il rigore di ragione (14).

in Causa Sautere, e Assicuratori sopra grani in Cap. Giurovich del 9. Aprile 1801.

(12) *Codronchi Saggio Filosofico su i contratti d' azzardo pag.* 69.

(13) *Grot. de iur. bell & pac. libr.* 2. *cap.* 2. §. 8 *Puffendorf de iur. nat. & gent. lib.* 5. *cap.* 3. *n* 2.

(14) *Binkersoek qu. iur. privat. cap.* 16. *n.* 3 „ ivi „ si autem facta sit assecuratio *in omnem eventum* Adsecuratorem omnino teneri, nisi scientiam Adsecurati probet „ *Strucc. de assec. gloss.* 27. *n.* 4. *Loccen. libr.* 2. *cap.* 5. *n.* 8. *Kuricк diatr. de assec. pag.* 832. *n.* 4 *Beaves Lex mercatoria pag.* 361. „ ivi „ l' Assicuratore deve pagare quantunque la perdita sia già seguita al tempo che fu fatta la sicurtà, quando però l' Assicurato non lo sappia, perchè allora vi entrerebbe la fraude „ *Targa cap.* 52 §. 17. „ nota che delle volte si fa assicurazione sopra alcun vaso, o merci a buona, e cattiva nuova, ed il costo allora si paga più caro a proporzione della dubbiezza, e questo s' intende sempre sopra l' incertezza; Perchè se in conformità della regola sopra notata si potea sapere il sinistro di certo tanto non tiene, dunque questa incertezza può procedere o dalla computazione, o da alcuna vociferazione non del tutto mal fondata „ *Casareg. disc.* 1. *e disc.* 9. *per tot. Pothier des assur num.* 24. *in fin Valin des assur. art.* 39. *e* 40. *Emerigon des assur. tom.* 1. *sect.* 5. §. 2. *e tom.* 2. *chap.* 15. *sect.* 4. *e* 5.

24. Ed è chiarissima la ragione in questa materia, perchè la presunzione della notizia, o della cognizione qualunque nell' Assicurato involve il dolo, e questo non si può presumere, ma deve provarsi, e perchè se l' Assicurato dovesse provare di non averne avuta notizia, dovrebbe assumere il peso di una prova negativa, che si giudica soggetto incapace di prova diretta; anzichè qualora non si concluda dagli Assicuratori la prova positiva che la nuova potesse sapersi, resta sufficientemente concluso, che dunque la nuova non vi poteva essere, secondo il carattere delle prove negative (15).

25. Ed a quest' effetto hanno le Leggi ammesso, che mancando l' Allegante di fare la prova concludente della sua eccezione, l' Assicurato resti purgato da qualunque sospetto, allorchè conferma con giuramento che egli non aveva alcuna cognizione del seguito, secondo la disposizione litterale delle Ordinazioni superiormente riportate (16); condizione ben facile ad eseguirsi, e che secondo le leggi del buon senso, e secondo i principj di equità non aggiunge niente di forza a quella prova che nasce dalla stipulazione del primo atto, e dalla domanda del pagamento, che fa l' Assicurato (17).

26. L' *Azuni tom.* 1 *pag.* 106 §. 81 riporta, che soglionsi anche fare delle Assicurazioni *a buona, o cattiva nuova*, riguardo alle quali, stante la timorosa incertezza di simile clausula, si suole stipulare un premio più forte dell' ordinario.

27. Il *Wasket pag.* 345 parla della clausula *perdita, o non perdita* „ *lost or non lost* „ come introdotta nell'

(15) *Valin loc. cit. Pothier num.* 24 *Loccen. lib.* 2. *cap.* 5. *n.* 8. *Targa cap.* 52. *n.* 17. *Casareg. diso.* 1. *num.* 152 *disc.* 6. *n.* 41. *e* 42. *Straec. de assecur. gloss.* 27. *n.* 5. *vers. tertia facit Stracc. de commerc. tit. de asses.* § 1. *qu.* 1. *n.* 157. *Rocc. de assec. not* 78. *n.* 293 *Hevia de commerc cap.* 14. *n.* 19. *e la Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationis* 20. *Giugno* 1744. *art.* 1. §. 2 *av. Finetti, e nell' Anconitana seu Liburnen. Assecurationis* 18. *Sett.* 1769 *av. Bizzarrini, Soldani, e Baldipiani e in altra Liburnen. Assecurationis navis* 28. *Sett* 1752. *av. Ricci.*

(16) *Valin loc. cit. Pothier des assur n.* 16 *Loccen. lib* 2. *cap.* 5. *n.* 8. *Casareg. disc.* 6. *n.* 2. *e* 41.

(17) *Cicer. Orat. pro Cornelio Balbo cap.* 5. *Blackstone lib.* 2. *cap.* 4. *Emerigon des assur. tom.* 2. *ch.* 15. *sect.* 6.

Polizze di Assicurazione d' Inghilterra, colla quale si conviene, che l' Assicuratore sia tenuto al pagamento del sinistro, ancorchè al tempo del Contratto fosse seguita la perdita della cosa assicurata: Ma se la Parte che ha procurato la Sicurtà, sapeva in quell' epoca la perdita, o aveva una certa notizia della medesima, questa obbligazione non tiene, per la ragione che ciò contiene una frode. *Mollois lib.* 2 *cap.* 7 §. 5.

28. Il *Park cap.* 1 *pag.* 25 così si esprime: „ In aggiunta dei varj risici sopra enumerati, che l' Assicuratore assume a suo carico, si è aggiunta la frequente pratica di assicurare colla clausula *perdita, o non perdita*, lo che è certamente molto azzardoso; poichè se la Nave sarà perduta al tempo del Contratto, l' Assicuratore è non ostante tenuto al pagamento del sinistro, a meno che non sia in grado di provare evidentemente la frode. Il premio è sempre in proporzione più grande dell' ordinario, dependendo dalle circostanze che possino aversi della probabilità, o improbabilità della salvezza della Nave. Questa clausula *perdita, o non perdita* è del tutto particolare, e propria delle Polizze Inglesi, non essendo in uso nelle Polizze delle altre Nazioni.

TITOLO QUINTO

Dello Storno, e Restituzione del Premio, e della Doppia Sicurtà.

L' Unione dei consensi è quella che forma il Contratto civile, e la mancanza di essa è quella che ne produce lo scioglimento. Nel Contratto di Sicurtà il consenso delle Parti è attaccato alla condizione della sussistenza di un risico in quello che si fa assicurare, talchè mancando questo sostanziale requisito, manca la volontà, ed il Contratto si scioglie (1).

2. Ma siccome la mancanza del risico può molte volte dependere dal fatto di quello che se n' era fatto assicurare,

(1) *Leg. inter stipulantem* 83. §. 1. *ff. de verbor. oblig. Casareg. disc.* 119 *num.* 68.

così la provida Legge ha disposto, che ci sia il rimedio della rescissione al Contratto, da intentarsi dall' Assicuratore allorchè manca la prova del risico, ma che una tale azione non competa all' Assicurato, il quale, se il Contratto non ha avuto luogo per un fatto proprio, non può repetere il premio dagli Assicuratori, come parlando dei premj, con le opportune distinzioni si è stabilito (2).

3. Varia è l' opinione degli Autori sull' etimologia di questa parola *storno*, il di cui significato però è uniformemente determinato essere quello della rescissione del Contratto, per mancanza di alcuno dei requisiti sostanziali necessarj a stabilirlo, o per qualunque altra causa egli non deva o in tutto, o in parte sussistere, talchè a nulla giova il ricercare da che cosa ella abbia avuto origine (3).

4. Per procedere con la maggior chiarezza su questo articolo, che non è dei più facili che s' incontrino nella materia di Sicurtà, credo si possa francamente asserire in primo luogo, che da tre sorgenti può essere cagionato lo storno del Contratto di Assicurazione, ciascuna delle quali ha le sue subalterne ispezioni, ed in esse è compresa tutta la materia.

5. La prima sorgente è quella della mancanza del consenso nel Contratto, per cui questo rimanendo privo di vita, fa cessare ogni azione che dovrebbe nascere dal medesimo, e per conseguenza rimane estinta qualunque obbligazione di eseguirlo. In questa categoria è compresa la nullità del Contratto procedente dal dolo, o dalla fraude dell' Assicurato. La resoluzione del medesimo per la reticenza delle circostanze, che di sua natura dovevano palesarsi per renderlo giusto, ed eguale: E finalmente la costituzione di esso sopra un soggetto in una forma, o a favore di una Persona, o in un tempo, che dalle leggi, dagli usi, e dalle consuetudini non sia permesso di stipulare. Cose tutte esaminate nei loro opportuni articoli, nei quali si è in fine tirata la conseguenza della resoluzione del Contratto.

6. La seconda sorgente è quella della mancanza del *risico in genere*. Si è fissata la regola generale, che la

(2) *par.* 1. *tit.* 9. e 10. *tom.* 1. (3) *Emerigon chap.* 16. *sect.* 1.

mancanza del risico induce la nullità di questo Contratto, il quale altro non essendo che la vendita del risico, se questo risico non sussiste, è innegabile che il Contratto, mancando della sua sostanza, non ha mai potuto sussistere; e replicatamente, ed a lungo ho dovuto ragionare di tale sostanziale requisito, e specialmente distinguendo il Contratto di vera, e propria Assicurazione da quello di *scommessa*, permesso in alcuni Stati d' Italia, ma non molto in uso ai nostri tempi, come forse lo era per lo passato (4).

7. La terza sorgente finalmente è quella della mancanza del risico in specie, che è quanto dire, o perchè l' Assicurato abbia fatto il Contratto per una somma eccedente il suo risico, del che si è parlato nei Titoli della valutazione delle cose assicurate, o perchè non ha egli potuto caricare quella quantità di merci che si era lusingato, o perchè per qualunque combinazione si sieno trovate duplicate le Sicurtà sopra un medesimo risico. Questa sorgente è veramente la più feconda di questioni di tutte, perchè a differenza delle altre che annullano intieramente il Contratto, viene da questa lasciato in parte valido, ed in parte annullato; giacchè lo storno non procede che per l' eccesso della valutazione, o del risico considerato nel Contratto (5).

8. E' universale disposizione di tutte le Leggi, che allorquando, benchè si proceda a buona fede, il Contratto di Sicurtà dopo fermato è sciolto per il fatto dell' Assicurato, o dei suoi Ministri, ed Agenti, l' Assicuratore acquista il premio (6); eccettuandosi solamente il caso dell' im-

(4) *Rocc. resp.* 31. *num.* 2 *Casareg. disc.* 1. *n.* 93. *e* 148. *Valin des assur. art.* 23. *Emerigon chap* 1 *sect.* 1. *e la Rota Fior. nella celebre Causa Liburn. Assecurationum del* 16 *Maggio* 1753. *a relazione dell' Aud Mormorai, e nel Voto dell' Aud. Bizzarrini.*

(5) *Molin. de iust. & iur. disp.* 507 *n.* 7. „ quoniam deest materia contractus, sine qua subsistere nequit, & quia censetur factus ex hypothesi quod merces navi imponerentur. Atque ideo illis non impositis defuit consensus, & imposita solum parte earum deficit similiter consensus quoad reliquam quæ imposita non fuit. „

(6) *Stracc. gloss.* 6 *per tot. Casar. disc.* 1. *n.* 53 *e* 58. *Santern. de assec. par.* 3. *n.* 19. *& seq. Rocc. not.* 11 13. 14. 82. *e* 88. „ an Assecurator teneatur restituere pretium eo quod in navi non fuerint merces. Videbatur teneri Assecurator ad restitu-

possibilità, in cui l' Assicurato si è trovato di eseguirlo; perchè in tal caso ha luogo lo storno per l' intiero, e l' Assicurato ripete il pagamento del premio; riguardandosi ciò come un caso ben differente da quello, in cui egli, o i suoi Agenti abbiano dato luogo alla mancanza del risico (7).

9. L' Ordinanza di Anversa così dispone su questo punto: „ Quando accada, che si trovino mercanzie assicu= rate in differenti Luoghi, ma senza fraude veruna dell' = Assicurato; in tal caso la prima Sicurtà solamente terrà, = se questa sia bastantemente ampla, e sufficiente tanto = quanto è permesso di assicurarle; ma quando non lo sia, = le restanti caderanno nella Sicurtà che segue la seconda, = la quale sarà stimata nulla, e di niun valore per quel tan= to che eccederà il detto restante, purchè però gli Assicu= ratori per tal ragione possino ritenere mezzo per cento = per la tenuta dei libri, ed altro, secondo l' antico costu= me. „ Ed al §. 16: „ Qualunque Persona che si fa assi= curare sopra robe, mercanzie, o bastimento per un desti= nato viaggio, che crede che i suoi Fattori, o Padroni in= tendino di fare, ma che poi non vanno, e che poi con= seguentemente gli Assicuratori non corrono azzardo, o ri= schio veruno, al dichiarare egli ciò dentro quattro mesi = dopo la data dei Soscriventi, può dimandare, e ricevere

tionem pretii recepti ob causam illius periculi; tamen in contrarium est veritas, quod non solum non tenetur pretium restituere, imo possit petere illud, & ratio est quia licet emptio periculi non teneat in præiudicium promissoris, tamen in eius favorem, & in præiodicium Assecurati falsa assertio bene tenet. Sic etiam quia illa causa cessat facto domini mercium, eo quod nullas merces misit in navem, & non facto Assecuratoris per quem non stetit. „

(7) *Rocc. not.* 15. e 56. „ in casibus in quibus impeditur navigatio pata, si navis sit combusta in Portu vel distructa, vel rex eam capiat pro necessitatibus publicis, & impeditur conditio assecurationis, quia tunc non posset imputari conditionis defectus magis uni, quam alteri patti, nullus tenebitur. Et pretium periculi non potest peti, & solutum repetitur quasi causa non sequuta „ *Casareg. disc.* 1. *n.* 162. „ ivi „ si ex aliquo impedimento Assecuratus non potuisset merces suas onerare, tunc contractus assecurationis locus non haberet, itaut si pretium assecurationis fuisset solutum repeti certo potest per Assecuratum „ *disc.* 62. *n.* 4. *Loccen. lib.* 2, *cap.* 5. *n.* 4.

= indietro il premio di tal Sicurtà dagli Assicuratori, la-
= sciando ai medesimi mezzo per cento, per la tenuta dei
= libri, come sopra. „

10. Le Ordinazioni di Spagna più distintamente provvedono a tutti i casi di storno, disponendo all' articolo 12: = Quello che avrà fatta una Sicurtà sopra mercanzie di Spa-
= gna per l' Indie, e per qualche ragione non le ha poi ca-
= ricate, o solamente in parte sopra la Nave assicurata, per
= ottenere la restituzione del premio sarà obbligato d' in-
= formarne gli Assicuratori, e farne la domanda in quindici
= giorni dopo che la Nave ha fatto vela dal Porto, altri-
= menti non ha diritto alcuno di farlo in appresso, ma per-
= derà il premio che ha pagato. „ Ed all' articolo 13: „ In
= qualunque maniera venga cancellata una Polizza sopra un
= viaggio all' Indie, o dall' Indie, l' Assicurato non avendo
= interesse alcuno da correre, pagherà mezzo per cento so-
= pra tutta la somma così cancellata. „ Ed al §. 15: „ In
= tutte le Polizze che saranno fatte sull' andata all' Indie,
= se venga assicurato più del valore del carico, l' ultima
= firma sarà levata, e non guadagnerà, nè perderà più di
= mezzo per cento per cancellare il rischio, il quale si cor-
= rerà da tutti gli rimanenti Assicuratori in proporzione, e
= quelli che hanno firmata la Polizza in ultimo, saranno
= giudicati i Sottoscriventi posteriori, sebbene gli altri l' ab-
= biano firmata il giorno medesimo. „ Ed all' articolo 52:
= Nei casi dove con diverse Polizze si corre un rischio
= unito sopra mercanzie caricate in una Nave nominata, e
= che queste mercanzie durante il viaggio sieno state levate
= da bordo, e distribuite, o mandate avanti in più Navi,
= tutti gli Assicuratori rispondono per lo rischio in cui si
= sono respettivamente impegnati, ed il primo quanto per
= ultimo è a parte egualmente del profitto, e della perdita. „

11. Il Regolamento di Middelburgo all' artic. 24 porta = Quando una persona si è fatta assicurare sopra mercanzie,
= che dipoi non spedisce, nè carica, o non li sono manda-
= te; ovvero che sia stato caricato meno di quello che si è
= fatto assicurare, può ripetere il premio della sicurtà, las-
= ciando all' Assicuratore mezzo per cento = all' artic. 25
= L' ultimo Assicuratore partecipa egualmente nella sicurtà.

= come il primo, o vi sia perdita, o guadagno = all' art. 31
= In caso che alcuno faccia sicurtà sopra le sue mercanzie,
= navi, o robe in differenti luoghi senza darne la debita no-
= tizia, ma lo nasconda scientemente, ed apposta, per po-
= tere con questo mezzo recuperare il doppio, il triplo, o
= più del costo del vero valore delle sue robe, navi, o mer-
= canzie contro quello che è permesso da questa Ordinazio-
= ne, o che faccia più sicurtà sopra le sue robe, o mercan-
= zie di quel che viene dalla medesima accordato, allora non
= sarà abilitato a domandare, o pretendere il pagamento di
= tal sicurtà dagli Assicuratori, nè da veruno di essi, ma
= ciò sarà confiscato; riserbando il mezzo per cento, che
= l' Assicuratore deve dedurre secondo il costume antico, se
= ciò non era a sua notizia, altrimenti nò = ed all' art. 32.
= Se accadesse poi che si scoprisse essere le mercanzie assi-
= curate in diversi luoghi senza che fraude alcuna fosse in-
= tesa dalla parte dell' Assicurato, in tal caso la prima si-
= curtà solamente avrà luogo, purchè la medesima sia assai
= ampla, e sufficiente per l' ammontare delle mercanzie tan-
= to quanto è permesso di assicurarle, ma quando non lo
= sia, la prossima seguente sicurtà sarà buona per il restan-
= te, essendo però la medesima nulla, e vuota in quanto
= ecceda un tal rimanente, riservando con tutto ciò la liber-
= tà all' Assicuratore di ritenere mezzo per cento a cagione
= di ciò per ritenere i suoi libri secondo l'antico costume.=

12. Le Ordinazioni di Rotterdam distinguono il caso delle sicurtà fatte sopra nave determinata, e nominata nel contratto, da quello in cui il nome della nave, o del padrone non fosse espresso nella polizza, prescrivendo all' art. 56. = In caso che le mercanzie assicurate, o parte di esse = non fossero spedite fuori, o caricate, o che il viaggio del-
= la nave assicurata non seguisse, l' Assicurato farà bastante
= sodisfazione col pagare mezzo per cento per quel che ri-
= guarda le mercanzie che non sono imbarcate, o mandate
= fuori, o per quello che riguarda la nave, il di cui viag-
= gio non segue, in luogo del premio; ma se il premio è
= già pagato, l' Assicuratore sarà obbligato a restituirlo, ri-
= tenendo per se mezzo per cento solamente: Ma quando il
= nome del padrone o della nave non fosse espresso nella

= polizza di sicurtà sopra mercanzie, nè che vi fosse fatta = una stipulazione, in qual maniera dovessero farsi li ritorni = in questo caso; allora deve pagarsi l' intiero premio, op- = pure se è già pagato non può domandarsi alcuna restitu- = zione = ed all' artic. 59. = Tutti gli Assicuratori i quali = hanno firmata la medesima polizza, sebbene in tempi dif- = ferenti, hanno un diritto eguale al premio tanto l' ultimo, = quanto il primo senza distinzione, e sono egualmente te- = nuti a far buone le perdite, come pure a fare le restitu- = zioni in quei casi, dove queste hanno luogo. =

13. Le Ordinazioni d' Amsterdam spiegano anche più chiaramente questa materia, disponendo all' artic. 23. = Se = una persona ha fatto sicurtà sopra mercanzie che non man- = da, e non carica, o sopra mercanzie che non si sono man- = date, come anche se sia caricato meno il valore di quello = che ha assicurato, può ripetere il premio della sicurtà di = quel che è assicurato di più, lasciando mezzo per cento = all' Assicuratore; Ma se le robe son già caricate alla ripa = del fiume, o al lido in barche, o battelli per esser porta- = te alle navi che dovevano trasportarle, e tornano indietro, = il ribasso sarà allora uno per cento = ed all' artic. 24. = = Nelle restituzioni, come anche nelle avarie, e perdite gli = Assicuratori, che hanno firmato in una polizza medesima, = sebbene in differenti date, parteciperanno egualmente; Ma = se si è fatto uso di più di una polizza, ed è sottoscritta = per una, ed istessa partita di mercanzie, ed interesse, al- = lora la polizza prima in data senza aver riguardo alla po- = lizza seguente avrà luogo per l' ammontare della somma = assicurata per la valuta delle mercanzie, ed effetti, e la = reduzione caderà sopra la polizza di più lunga data tan- = to in caso di restituzione, quanto di avarie, e perdite. =

14. Le Ordinazioni di Francia all' art. 23. e seg. fissa- no la medesima Legge, dicendo = Quando però una polizza = sia fatta senza intenzione fraudolenta, in cui la valutazio- = ne degli effetti ecceda il real valore, una tal polizza sarà = valida per l' intrinseco valore, ed in caso di perdita gli = Assicuratori ne saranno responsabili ciascheduno in propor- = zione alla somma da esso firmata, come pure a restituire = il premio della valuta del di più, ritenendo mezzo per cento.

= Inoltre se si fossero fatte diverse polizze senza un in- = tenzione fraudolenta, e la prima polizza ammontasse alla = valuta degl' effetti caricati, questa sola sarà buona. Gli = altri Assicuratori ritireranno la loro sicurtà, e restituiranno = il premio, ritenendo mezzo per cento: In caso che la pri- = ma polizza non contenesse l' ammontare degl' effetti cari- = cati gli Assicuratori della seconda saranno responsabili per = il di più. Se vi sieno effetti caricati per l' ammontare di = tutta la sicurtà fatta, allora in caso di perdita di una par- = te sarà pagato da tutti gli Assicuratori, tanto per cento = sopra quello che hanno firmato.=

15. Le Leggi marittime di Prussia al cap. 6. delle si- curtà art. 15. combinano precisamente nella distinzione am- messa da quella di Amsterdam superiormente riportata, in quanto allo storno del contratto per non essere stato carica- to il risico. Ed all' art. 19 stabiliscono = In tutti i danni, = e perdite, come ancora nei profitti, e vantaggi risultanti = dalla sicurtà ciascheduno degli Assicuratori senza riguardo = alla data della firma della loro polizza soffrirà, o riceverà = un egual porzione in conformità della sua somma = E all' art. 31 = Una nave, o mercanzie essendo assicurate per an- = data, e ritorno, e la nave non ritornando in caso che le = Parti contraenti non possino accomodarsi sopra di ciò fra = di loro saranno obbligati di sottomettersi ad una decisione = giudiciale per quel che l' Assicuratore sarà obbligato a re- = stituire del premio ricevuto, ma se la nave, o mercanzie = così assicurate ritornassero, non sarà permesso nè all' una, = nè all' altra Parte di recedere dal contratto, senza il con- = senso dell' altra, prima della conclusione finale del viag- = gio tanto di andata, che di ritorno. „

16. Secondo il Regolamento di Amburgo tit. 6. della restituzione del premio = è fissato primieramente, che se il = risico è minore di ciò che fu assicurato si deve stornare il = contratto per l' eccesso, e restituire il premio, purchè pe- = rò la sicurtà non fosse fatta sopra una determinata valuta- = zione, nel qual caso l' Assicurato non ha niente da repe- = tere = Secondariamente stabilisce, che tutti gli Assicurato- ri d' una stessa polizza devono correre la stessa sorte, tal- chè il profitto, e la perdita deve essere eguale. E finalmen-

te conclude, che se alcuna persona ha fatto sicurtà sopra le medesime mercanzie in due, o più luoghi, non sarà più in elezione, o potere dell' Assicurato nè la restituzione del premio, nè di annullare quella sicurtà, che gli piace, nè quì si averà riguardo veruno alla differenza del premio; ma la più vecchia, o anterior polizza, che secondo la data fu prima firmata dagli Assicuratori resterà in piena forza sia che abbiano ricevuto maggiore, o minor premio da più giorni, o ultimi: Ma la sicurtà fatta susseguentemente appresso deve essere annullata colla restituzione del premio, e se l' Assicurato agisse in contrario, non ostante quanto viene quì ordinato, una tale ultima sicurtà sarà di per se stessa stimata nulla, ed invalida, e gli Assicuratori che l' hanno firmata ad ogni evento avranno il diritto di ritenersi l' intiero premio.

17. Nelle Ordinazioni di Svezia art. 7. quando, e come debba restituirsi il premio della sicurtà viene espressamente disposto, che = quando una sicurtà essendo passata, = e firmata, non deve revocarsi senza la saputa, e consenso = tanto dell' Assicuratore, quanto dell' Assicurato; E l' As- = sicurato dopo aver pagato il premio non può ripeterlo sot- = to pretesto che può procurarsela a più basso prezzo da un = altro, o che voglia correre il risico egli medesimo di quel = che aveva già fatto assicurare.

= Se dopo la sicurtà sopra una nave il suo viaggio è = del tutto lasciato a parte, o alterato per ordine dell' Assi- = curato medesimo, o per qualche altra cagione sopravvenuta, = come ancora quando le mercanzie sono assicurate, e poi = non imbarcate, nè mandate fuori, in tal caso la sicurtà = rimane nulla, e l' Assicurato può repetere il premio delle = sicurtà, restando all' Assicuratore una deduzione di un = mezzo per cento.

= Quando uno fa assicurare robe, e mercanzie al di più = della porzione, che ha in esse, o che siano imbarcate me- = no mercanzie di quelle, che furono assicurate, ciò essen- = do, provato evidentemente prima che la nave arrivi al = suo destinato Porto, l' Assicurato può dimandare indietro = dall' Assicuratore quello che è stato assicurato di più, con = un defalco di un mezzo per cento all' Assicuratore.

= Non si deve ripetere verun premio della sicurtà dopo = la partenza della nave, ma in caso, che la nave sia respinta indietro da vento contrario, o da altra cagione, e = perciò il viaggio è sospeso, la sicurtà allora cessa, e l'Assicuratore non ritiene il premio se non quanto egli, e l'Assicurato possono convenire, e come sarà giudicato da Arbitri imparziali, o secondo che determinerà la Corte di sicurtà corrispondente all' azzardo che aveva già corso.

= All' assicurar mercanzie che da primo dovevano mettersi a bordo di differenti navi, ma poi sono imbarcate in = una, l' Assicurato deve immediatamente informarne l' Assicuratore, ed in caso che l' Assicuratore non voglia farsi = responsabile per tutte le mercanzie poste così a bordo di = una nave, sarà obbligato a restituire il premio della sicurtà proporzionatamente alla valuta di quanto egli non prende di risico colla deduzione di un mezzo per cento.

= Se accade che la medesima, o mercanzie sieno assicurate in due luoghi, o più, e che provisi ciò essere stato fatto senza veruna fraude dall' Assicurato, e che sia = proceduto dal non avere egli avuto notizia in tempo della = sicurtà fatta fare dal suo agente in un altro luogo, la polizza sola della data più vecchia, e che fu prima firmata = resterà valida, o che il prezzo contrattato sia più alto, o = più basso di quello dell' ultima polizza.

= E con ciò l' Assicurato può repetere il premio pagato = per l' ultima polizza, accordando una deduzione di un = mezzo per cento. Ma in caso che quello che è specificato = nella polizza più vecchia non ammonti all' intiero valore = delle mercanzie, sopra le quali fu fatta tal sicurtà, o tanto quanto viene accordato da questa Ordinazione di assicurare sopra di esse, l' ultima polizza sarà allora di forza, = ma solamente per tanto, quanto non è specificato nella = prima, e per il rimanente del valore del premio della sicurtà sarà restituito alla richiesta colla deduzione di un = mezzo per cento. =

18. Fra i patti, e convenzioni passate fra la Compagnia di Sicurtà di Danimarca, e gli Assicurati all' art. 7. vi è disposto = In caso che le navi aspettate da diverse Parti = del Mondo, o da luoghi distanti si fossero perdute nel lo-

= ro viaggio di andata, o per qualche motivo sieno disabili-
= tate a terminare il loro viaggio di andata, oppure che i
= ritorni sopra i quali era fatta la sicurtà, e per la compra
= dei quali il denaro era attualmente mandato fuori, non fos-
= sero caricati ad una tale rappresentanza con prove credi-
= bili, confermate con giuramento sarà restituito il premio,
= deducendo mezzo per cento della somma assicurata, che
= ritiene la Compagnia di Sicurtà. =

19. Le Ordinazioni d' Inghilterra prescrivono = che in
= tutti i casi ove l' interesse dell' Assicurato sarà minore
= dell' interesse specificato nella sicurtà, l' Assicurato avrà
= diritto alla restituzione del premio in proporzione alla de-
= ficienza del suo interesse, accordando mezzo per cento
= all' Assicuratore.

= Ma in tutti i casi ove la sicurtà sarà giudicata nulla,
= e di niun effetto per ragione di fraude, e d' inganno, l'
= Assicurato non recupererà parte veruna del premio pagato
= per tale sicurtà. =

20. Nelle Ordinazioni di Bilboa §. 16 è spiegato = non
= può farsi sicurtà doppia in una cosa medesima, nè in que-
= sta Città, nè fuori sotto pena di nullità; ma quando ac-
= cada che due, o più interessati nella cosa medesima, sen-
= za aver notizia l' uno dell' altro, ciascuno faccia per se
= la detta sicurtà, questa resterà valida a quello il quale
= proverà averla fatta il primo; per il qual caso per annul-
= lare la seconda, o l' ultima, come deve farsi, resta ordi-
= nato, che l' Assicurato vada puntualmente a farlo sapere
= all' Assicuratore con un mezzo legale, che lo certifichi
= nel termine di giorni trenta, contando dalla data dell' ul-
= tima polizza; perchè l' Assicurato prima di questa neces-
= saria diligenza non abbia notizia veruna del destino del
= bastimento, ed in questa maniera questa seconda, o più
= tarda sicurtà resta nulla con la sua polizza; l' Assicurato-
= re restituendo all' Assicurato il premio che ne avrà rice-
= vuto per ragione dell' ignoranza della prima sicurtà col ri-
= basso, e sconto di mezzo per cento, che riterrà per aver
= firmata la polizza: Ma se la nave sarà arrivata felicemen-
= te prima del detto avviso, sarà giudicato, che l' ultimo
= Assicuratore, o Assicuratori abbiano guadagnato il premio

= e non dovranno restituirlo; ed al contrario se la nave, o = carico, o qualunque di questi sarà assicurato, li perderà = totalmente, o in parte, e che ciò comparisca agl' ultimi = Assicuratori prima che abbiano cognizione della detta pri- = ma, e precedente sicurtà. In questo caso tanto i primi, = quanto gl' ultimi buonificheranno proporzionatamente tutti = li danni, e perdite di quel che è assicurato; e se in que- = sto tempo si troverà che alcuni di essi sieno falliti, gli al- = tri suppliranno quello che mancherà in proporzione a quel- = lo che hanno assicurato da rifarsi per quello che vien sup- = plito contro li detti falliti. =

21. Questa è veramente una disposizione singolare, che non ha la simile fra quante sono attualmente in uso nelle Piazze di Commercio.

22. Lo Statuto di Genova, et a dichiarazione del medesimo il *Targa not.* 9, stabiliscono: „ Che quando si as- = sicura sopra robe, o mercanzie in alcuno specificato Va- = scello, o che si faccia altra Assicurazione, che sia tra- = scendente il rischio, ed occorresse sinistro, non si distri- = buisce il danno alla rata fra gli Assicuratori, ma gli ulti- = mi a firmare sono fuori di risico, e restituiscono i costi; = la confusione però è quando si sono fatte più Polizze, e = delle volte se ne sono fatte ancora delle Assicurazioni al- = trove sopra gli stessi effetti, e si stenta a sapere chi sieno = gli ultimi, siccome ancora si dura fatica a provare la va- = luta della cosa sinistrata; ma quando il tutto si ponga in = chiaro, nel che non mancano forme, la decisione è fatta = dallo *Statuto lib.* 4 *cap.* 17 §. 4, ed è proposizione *de* = *jure*, e se ne fossero fuori, e quì queste s' intendono = le ultime, e non si ha riguardo se alcuno dei primi aves- = se fallito. „

23. Ciò premesso può stabilirsi per regola generale, che ha luogo lo *storno*, e la restituzione del premio in tutti quei casi, che per il fatto di un Terzo non ha più luogo o la spedizione della Nave, o la caricazione di tutte, o parte delle mercanzie assicurate, di maniera che l' Assicura- to non corra alcun rischio, meno però il mezzo per cento, che l' Assicuratore lucra indistintamente tutte le volte che firma una Polizza, conforme si è stabilito, parlando dei

premj, e dei casi, nei quali abbia luogo la restituzione di essi (8).

24. Per quello dunque che riguarda l' Assicurazione del corpo, e attrazzi della Nave, il premio è intieramente acquistato agli Assicuratori, subito che la Nave ha cominciato a prender porzione di carico, tuttochè poi non prosegua il viaggio determinato, e ciò succeda eziandio per colpa del Terzo; poichè la clausula comune nelle Sicurtà sopra Navi è quella di dover cominciare il risico di esse dal momento che saranno alla carica, o avranno porzione del carico, come si è detto parlando del principio, e del fine dei risici (9): Ma se sia diversamente convenuto, e che la Sicurtà non cominci che dal momento, che comincia il viaggio; in tal caso ha luogo lo storno, se il viaggio è intieramente abbandonato prima di cominciare, per la ragione che gli Assicuratori non hanno corso alcun pericolo, subito che la cosa che era l' oggetto della Assicurazione, non è stata esposta al Mare al loro risico.

25. Per quello poi che riguarda le mercanzie, la Sicurtà è resoluta subito che elleno non sono state caricate. La ragion naturale è quella che ha determinato tali principj nella interpetrazione di questo Contratto, perchè allorquando manca il risico, manca la sostanza medesima del Contratto, senza di che non può sussistere, e viene altresì a mancare il consenso dei Contraenti, che era unicamente attaccato alla esistenza in qualità, e quantità del risico convenuto (10).

26. Il *Pothier* spiega più chiaramente gli stessi principj, con l' opportuna distinzione dei casi: „ Sebbene, dice „ egli, l' obbligazione di pagare il premio sia stata contrat-

(8) *Regolamento d' Anversa art.* 16 *Regolamento d' Amsterdam artic.* 22. *Ordinanze di Francia art.* 37. *Loccen. lib.* 2. *cap.* 5. *n* 96. *Valin des assur. art.* 33. *p.* 87. *Pothier n.* 179. e 180. *Emerigon chap.* 16 *sect.* 1. §. 2.

(9) *tom.* 1. *par.* 4. *tit* 9.

(10) *Molin. de iust & iur. tom.* 2. *disp.* 507. *n.* 7. „ ratio est quoniam deest materia contractus, sine qua subsistere nequit, & quia censetur factus ex hypothesi quod merces navi imponerentur, atque ideo illis non impositis deficit consensus, & imposita solum parte earum d fuit similiter consensus quoad reliquam quæ imposita non fuit „ *Valin des assur. art.* 37. *p.* 87 *Emerigon chap.* 16. *sect.* 1. §. 3. *Pothier des assur. ch.* 3. *sect.* 2. §. 7. *n.* 179. *& seq.*

= tata puramente, e semplicemente, tuttavolta siccome il = premio è il prezzo dei risici che devono correre gli Assi- = curatori, e che non vi può essere alcun prezzo di risico = dove gli Assicuratori non ne hanno corso alcuno; questa = obbligazione di pagare il premio, contiene di sua natura = la tacita condizione „ *se gli Assicuratori correranno il* = *rischio*. „

27. Dal che ne segue, che allorquando un Armatore ha fatto assicurare la sua Nave per un determinato viaggio, se il viaggio è stato intieramente abbandonato avanti la partenza della Nave, ancorchè per il fatto dell' Assicurato, il premio non sarà dovuto dagli Assicuratori, perchè la Nave non essendo a risico degli Assicuratori, che dal giorno che mette alla vela, come si è visto di sopra, non hanno in questo caso corso alcun risico; e se questo è stato loro pagato, saranno tenuti a restituirlo *conditione sine causa*, come ricevuto indebitamente.

28. Parimente se i Negozianti hanno fatto assicurare mercanzie, che si proponevano di caricare sopra una determinata Nave, e che questi Negozianti avendo mutato di parere, non ne sia stata fatta la caricazione, il premio di Sicurtà di queste mercanzie non sarà dovuto agli Assicuratori, i quali in questo caso non hanno corso alcun risico.

29. L' oggetto delle questioni su questo articolo cade ordinariamente per verificare, se veramente abbia dato luogo allo storno dell' Assicurazione il fatto dell' Assicurato, o dei suoi Agenti, o Commessi, o quello di un Terzo, ed Estraneo, poichè lo stornare il Contratto è apparentemente contrario all' interesse dell' Assicuratore, il quale è obbligato alla restituzione del premio nel tempo che poteva esser tenuto al danno, se l' Assicurato non si dichiarava di stornare, e per conseguenza richiedono le Leggi anche in questo caso il concorso della più esatta buona fede nei Contraenti, e che la dichiarazione succeda in tempo non sospetto, ed allorchè l' incertezza dell' evento del Contratto medesimo è comune alle Parti.

30. Si è altrove parlato delle dichiarazioni che occorrono farsi, o quando la Sicurtà si fa sopra ritorni di mercanzie che si attendono da lontano, o quando è diretta a

caricazioni incerte, e si è riportato le precise disposizioni, che specialmente in Spagna, ed in Olanda sono state prescritte, per assicurare per quanto è possibile l' allontanamento delle fraudi in queste Contrattazioni, talchè è superfluo ripeterle in questo luogo: Occorre per altro avvertire, che se la Sicurtà è fatta sopra mercanzie da caricarsi in Nave, che debba partire dal Luogo stesso ove è fatto il Contratto, e che o la Nave parta vuota, o le mercanzie non sono caricate per conto di quello che è assicurato, o non lo siano in quella quantità per cui fu fatta la Sicurtà, l' Assicurato è tenuto a dichiararlo *subito* agli Assicuratori in forma valida, e legale, talchè se aspettasse a fare tale dichiarazione, che la Nave fosse felicemente arrivata al suo destino, sarebbe soggetto alle pene che meritanò quelli, che fanno le Sicurtà dopo la certa notizia del risico, o che fraudolentemente si fanno assicurare al di là del valore degli effetti che hanno in risico (11); e nel modo stesso si dirà fraudolento il Contratto di quello, che essendosi fatto assicurare sotto l' espressa dichiarazione di evere egli medesimo caricate le mercanzie, pretendesse in seguito lo storno sotto il pretesto di non aver caricata cosa alcuna, poichè allegando in tal caso la propria turpitudine per la frode commessa, le Leggi non permettono che deva risentir comodo dalla propria malizia (12).

31. Occorre a questo proposito rammentare gli abusi, per non dire le frodi, che rapporto alle caricazioni possono aver luogo nelle Sicurtà *dette in quovis*, nelle quali non è specificatamente espresso il tempo della caricazione, e le altre speciali circostanze, che possono specificare il risico; giacchè la mancanza di precise caratteristiche dà luogo a stabilire un risico a comodo dell' Assicurato, o proporre uno storno in caso di salvo arrivo. Nell' anno 1791 fu con molta discussione, come ho sopra avvertito, esaminata la Sicurtà riportata dal Sig. Ker *in quovis* da Alessandria, il di cui risico si volle in gran parte consolidato sulla Cor-

(11) *Guidon de la mer chap.* 3. *art.* 3. *Emerigon chap.* 2. *sect.* 4. *chap.* 15. *sect.* 7. *chap.* 9. *sect.* 1.

(12) *Stracc. de assec. gloss.* 6. *n.* 9. *Santern. tract. eod. par.* 3. *n.* 19. e 21.

vetta Maria Trionfante, Capitano Carlo Fauques Francese, sinistrata; ed altra tra il Sig. Giuseppe Maria Silvestri, e gli Assicuratori di Livorno, che parimente si volle consolidata sul Bastimento del Capitano Estienne, egualmente sinistrato. In queste Assicurazioni molte volte ha luogo lo storno, perchè l' incertezza delle caricazioni, e la difficoltà di una corrispondenza regolare tolgono da una parte il modo di fare operazioni egualmente regolari; e dall' altra il mezzo di potersi salvare dalle frodi, che ad onta della buona fede che deve regnare nel Commercio, pur troppo s' incontrano con qualche facilità in simili operazioni.

33. Non vi è dunque altro rimedio per liberarsi dai danni, che possono derivare da un Contratto sempre ineguale, (ma di una ineguaglianza straordinaria, allorchè si stabilisce senza dati fissi, ma coll' effrenata clausula *in quovis*, o colle altre più effrenate, che si adoprano in tali Contratti), che il circostanziare al possibile il risico nel tempo, nel modo e nelle persone, e il valutare nel premio quel maggior pericolo che produce l' incertezza istessa, è particolare di questa specie di Contratto.

33. L' *Emerigon* (13) riporta un caso ben singolare, e che a gloria della verità, e a lume di quelli che fanno la Professione dell' Assicuratore merita certamente di esser quì riportato. I. T. Negoziante a Marsilia prese l' arbitrio di fare diverse Sicurtà per suo conto sopra diverse Navi, nelle quali non aveva egli alcun interesse; ed il suo oggetto era stato quello di stabilirsi in tal forma un credito, ed una reputazione. Sbagliò tanto nelle sue vedute, che fu costretto a fallire. I Deputati del Patrimonio, avendo verificato che i premj gratuiti, che il Fallito aveva pagato per questa sua speculazione ascendevano circa a diecimila lire, promossero l' istanza contro gli Assicuratori per la restituzione del premio, attesa la total mancanza del risico. Gli Assicuratori si opposero a tal domanda, allegando primieramente di avere essi ritirati di buona fede i premj dal Fallito, e che i Deputati che lo rappresentavano non potevano aver migliori ragioni di esso, ed altre ragioni tendenti a provare, che la

(13) *Emerigon chap.* 15. *sect.* 1.

frande essendo stata commessa dall' Assicurato, non poteva aver luogo la repetizione del pagato. Ed all' incontro i Deputati, per i quali scriveva lo stesso Sig. *Emerigon* dicevano, che il risico è di essenza del Contratto di Assicurazione, e forma il principal fondamento di esso, talchè se non vi è alcuna carieazione, non vi è risico, non vi è premio, ed in conseguenza non vi è contratto, talchè non poteva impugnarsi che dovesse avere luogo lo storno. Ed in fatti l' Ammiraglità di Marsilia, con Sentenza del 1781 condannò gli Assicuratori a restituire i premj, con più gl' interessi dal giorno della domanda, e le spese del Giudizio; e questa Sentenza fu mandata ad esecuzione. Osserva il citato Autore, che se I. T. non fosse fallito, non avrebbe potuto essere ammesso a ripetere il premio, allegando la propria turpitudine per farsi una ragione, ma tale eccezione non poteva opporsi ai Deputati rappresentanti la Massa dei Creditori.

34. Qualunque però sia la causa che dia luogo alla non perfetta esecuzione del viaggio della Nave assicurata, è regola indubitata, che non ha luogo lo storno del Contratto di Assicurazione, e in conseguenza la restituzione del premio, come fu avvertito al suo luogo (14), se gli Assicuratori o sulle navi, o sulle mercanzie hanno cominciato una volta a correre il risico, ed anche per un momento sono stati esposti al pericolo. Questa è regola generale, e che non ammette eccezione, e per quanto sembri a prima vista repugnare a quei principj di equità, su i quali è stabilito il Contratto di Assicurazione, perchè il premio esser dovendo corrispondente al pericolo, se il pericolo è di minor durata, parrebbe che meno dovesse valutarsi. Siccome in questi Contratti, che si chiamano di azzardo, si ha unicamente in contemplazione lo stato attuale delle cose al momento del Contratto, senza punto considerare l' evento delle medesime, così qualunque sia l' esito non interessa niente gli Assicuratori, i quali essendo in risico dal momento che, o la nave parte, o le mercanzie sono caricate, acquistano irrevocabilmente da quel momento il prezzo di quel risico che

(14) *tit. 9. dei premj par. 1. tom. 1.*

hanno corso: Ed in tal forma nelle Assicurazioni fatte a' mesi, o a tempo determinato, per un viaggio da un dato Luogo ad un altro, e suo ritorno; se questo si eseguisce in un tempo assai più ristretto di quello convenuto per fermo, il premio intiero si acquista agli Assicuratori (15).

35. Questo principio, che il premio è dovuto in intiero, ed irrevocabilmente agli Assicuratori, subitochè hanno cominciato a correre i risici degli effetti assicurati, per quanto siasi abbreviato in seguito il rempo, per cui avrebbero essi dovuto correrli, seguendo l' opinione del *Pothier* (16), è soggetto a tre limitazioni.

36. La prima è quando il premio è stato convenuto a ragione di un tanto per ciaschedun giorno, o per ciaschedun mese, dal tempo che durerà il viaggio, senza però determinare un tempo fermo; essendo evidente, che un premio di questa natura non può esser dovuto, che in proporzione del tempo che averà durato il viaggio, tale essendo la convenzione delle Parti. In pratica però raramente hanno luogo simili Contratti, perchè gli Assicuratori dovendo ricevere un premio proporzionato al pericolo, all' oggetto di equilibrarlo per quanto è possibile, vogliono per ordinario porre in sicuro un premio certo per un tempo determinato, che chiamasi *di fermo*, e che è quello che abbraccia il termine della speculazione fatta dall' Assicurato, e tutt' al più convengono di esser tenuti ad assicurare per altro tempo, che chiamano *di rispetto*, di cui è in facoltà dell' Assicurato di prevalersi, pagando il premio in quella proporzione, che ha avuto luogo nel tempo *di fermo*; ma può altresì sciogliere gli Assicuratori dalla obbligazione, per liberarsi dal premio.

37. La seconda limitazione è quando la convenzione del premio è stata fatta collettivamente per un *viaggio di andata, e di ritorno*, per il quale si è pagato un solo premio, che è ciò che chiamasi dai Negozianti *premio legato*, nel qual caso, se la Nave arrivata al Porto del destino non si pone in viaggio per il ritorno, ma nel solo

(15) *Valin des assur. art. 37. pag. 73. Pothier n. 184.*
(16) *Pothier des assec. n. 185.*

Digitized by Google

viaggio di andata fa terminare il risico degli Assicuratori, è indubitato, che questa minorazione di risico obbliga gli Assicuratori alla restituzione di una porzione del premio corrispondente al risico che dovevano essi correre nel viaggio di ritorno, qualora non ci sia alcuna convenzione fra le Parti, che obblighi a una particolare disposizione. Nel qual caso però si deve agli Assicuratori la deduzione del mezzo per cento, per quella porzione di Contratto, che resta stornato.

38. L' Ordinanza di Francia (17) limita questa restituzione di premio a un terzo della somma convenuta, ed è giustissima. Ordinariamente si considerano di egual prezzo i risici di andata, che quelli di ritorno del viaggio di una Nave assicurata; parrebbe perciò che la restituzione del premio esser dovesse nella metà di quello pagato, o convenuto in forma di un solo per l' andata, e ritorno: Ma siccome l' inadempimento del Contratto per il ritorno porta agli Assicuratori un danno, perchè era stato da loro considerato il profitto dei premj, così in modo di indennizzazione è loro dovuta una maggior porzione; nel qual caso però non ha luogo la deduzione del mezzo per cento per lo storno, restando compresa in questa maggior somma che si ritengono.

39. Questa seconda limitazione però soffre anch' essa due eccezioni, che molto frequentemente s' incontrano nella esecuzione di tali Contratti. La prima, quando la Nave si perda, o sia presa nel viaggio di andata, nel qual caso non ha luogo alcuna restituzione di premio, benchè convenuto per andata, e ritorno; poichè per la perdita, o presa della Nave, il Contratto di Assicurazione ha ricevuto una intiera consumazione: E gli Assicuratori essendo devenuti per questo accidente debitori dell' intiera somma da loro assicurata tanto per l' andata, che per il ritorno, è venuta perciò a purificarsi qualunque condizione: Ed è altresì giusto, che l' Assicurato deva loro pagare per la sua parte l' intiero premio, tanto per l' andata, che per il ritorno (18).

(17) *Pothier des assur. n.* 187. *Valin des assur. art.* 37 *pag.* 73.

(18) *Pothier n.* 187. *Valin des assur. art.* 27. *pag.* 73. „ ivi „ les Assureurs ne gagneront tout de meme que les deux tiers de la prime stu-

40. L' altra eccezione, a cui è parimente soggetta questa seconda limitazione della regola generale è, quando essendo fatta l' Assicurazione non tanto sul corpo, e attrazzi della Nave per il viaggio di andata, e ritorno, quanto sulle mercanzie che formano il carico per il viaggio di andata, e che devono essere rimpiazzate da altre per quello di ritorno. L' Assicurato o non carica alcuna mercanzia, o ne carica soltanto una porzione, la valutazione della quale non corrisponde a quella somma per cui è fatta la Sicurtà a cui ascendeva il carico di andata; nel quale ultimo caso non vi ha più luogo la restituzione del terzo del premio del ritorno, poichè in questo caso il Contratto di Assicurazione ha avuto in parte la sua esecuzione anche nel ritorno; ma siccome non è stato eseguito che in parte, e per il resto non hanno gli Assicuratori corso alcun risico, così dal terzo del premio legato, che forma il totale del premio di ritorno, si diminuisce una porzione proporzionata a quella porzione di risico, che è stata diminuita sulla somma assicurata, e per la quale il Contratto non ha avuta la sua esecuzione nel ritorno.

41. Il *Pothier* (19) schiarisce questa proposizione con un esempio, che è il seguente: „ Io ho fatto assicurare = 12000 lire per un carico valutato in simil somma, che = avevo sopra una Nave, mediante *il premio legato di* = *andata, e ritorno*, a ragione di 5 per 100, ascendente = perciò a 600 lire pagate in contanti agli Assicuratori. La = Nave essendo arrivata al Luogo del suo destino, non è = stata caricata nel ritorno, che di un carico valutato sola- = mente 9000 lire; in conseguenza di che la Sicurtà non = potendo aver luogo per una somma al di là del valore = del carico, la Sicurtà per il ritorno deve esser diminuita = di un quarto, ed esser ridotta alla somma di 9000 lire,

pulé en general pour l' aller, & le retour, ou celle qui aura été reglée separement pour l' aller sans prejudice en ce dernier cas seulement du demi pour cent de l' autre moitié de l' Assurance pour le retour. Cependant si le navire avoit fait naufrage il seroit juste, & naturel de deduire alors aux Assureurs la prime lieé en plein, que l'evenement eut été prevu, ou non dans la police. „

(19) *Pothier des assur. n.* 188.

= valore del carico di ritorno; e per conseguenza il premio = di ritorno, che è della somma di 200 lire, terzo del pre- = mio legato, deve soffrire un' eguale diminuzione di un = quarto, e gli Assicuratori devono restituire 50 lire. „

42. E' da osservarsi su questo proposito, che la convenzione delle Parti può alterare, ed intieramente distruggere queste disposizioni di ragione, perchè il prezzo del Contratto, essendo considerato dai Contraenti relativamente alle circostanze, ed ai patti che lo rivestono, rende lecita qualunque convenzione riguardante la restituzione del premio in caso di storno: E così possono i Contraenti convenire di restituire nei respettivi casi una maggiore, o minor somma del premio, di quello che è determinato dalle Leggi, o dagli Usi delle respettive Piazze di Commercio, nel caso che non abbia luogo il viaggio di ritorno della Nave, o il ritorno delle mercanzie, come pure possono convenire di non restituire cosa alcuna, e questa convenzione non è punto ingiusta, dovendosi supporre che l' Assicuratore, in considerazione di questa clausula siasi contentato di una minor somma per il suo premio, di quella che averebbe voluto, se fosse stato obbligato di rendere il terzo nel caso che non avesse avuto luogo il ritorno (20).

43. La terza limitazione a cui è soggetta la regola, che il premio è dovuto irrevocabilmente agli Assicuratori, subito che hanno cominciato a correre il risico, è il caso, che gli Assicuratori, o alcuno di essi falliscano durante ancora il risico.

44. Imperocchè in tali circostanze, quello che si è fatto assicurare, trovando di non esser più assicurato per il fallimento degli Assicuratori, ha diritto di domandare la resoluzione del suo Contratto, e in conseguenza la retenzione del premio, se non è ancora stato pagato, e di procedere a nuove Sicurtà, come si è avvertito parlando del premio. E' però in facoltà dei Deputati del mancato Assicuratore di far rigettare tal domanda, col cautelare l' Assicurato per il pagamento in caso di sinistro, e dichiararsi di voler continuare nel Contratto, lo che non può essere loro negato.

(20) *Pothier loc. cit.*

45. E' questione fra i Dottori, se la vendita delle mercanzie, o delle navi assicurate dia luogo alla resoluzione, o sia allo storno del Contratto di Sicurtà. E' regola generale, che dopo aver fatto assicurare una nave, o le mercanzie che ivi sono caricate, possono l' une, e l' altre vendersi, e si può cedere al Compratore le Assicurazioni già fatte. In tal caso il Compratore rappresenta il suo Cedente, e gode del benefizio delle Sicurtà, purchè il viaggio non sia mutato, e che tutto sia fatto secondo le regole, e la pratica usitata nel Luogo del Contratto: Poichè quando l' Assicurazione è riportata validamente sopra cose di attenenza propria dell' Assicurato, o di interesse, talchè si verifichi il necessario estremo del risico, divenendo il Proprietario delle merci assicurate alla vendita, o traslazione di esse in altri, passa nell' Alienatario, o Compratore quella Assicurazione, che validamente sopra detta nave, o merci era stata già riportata; e nell' Alienatario passa il gius della Assicurazione, come quella che rende di maggior prezzo la cosa, rimovendone il pericolo del sinistro nel viaggio, che per certo premio ne fu assunto dall' Assicuratore (21), nel modo appunto, che con la cessione traslativa del credito passa l' azione contro il Mallevadore (22): E nella vendita della cosa, per la quale competeva il diritto del retratto, nasce nel Compratore la comperente azione al retratto (23). E questa è altresì la pratica osservanza nei frequenti Contratti di vendita, e d' ipoteca, che hanno luogo sulle mercanzie esistenti ancora in viaggio, e che dopo l' Assicurazione si alienano, o in altri si trasferiscono dal Proprietario con la tradizione della Polizza di carico, e di quelle di Sicurtà (24).

(21) *Binkersoek lib. 4. qu. iur. priv. cap. 12. in fin.* „ recepti quidem moris est ut eiusmodi instrumenta assecurationum cedantur, sed tunc semper cedi ius eius, in cuius gratiam assecuratum est, nunquam vero ut nova persona substituatur, quod multum haberet absurdi „ *Emerigon des assur tom: 1. ch. 11. sect. 3. §. 8. e tom. 2. ch. 16. sect. 3. §. 1.*

(22) *Bart. in L. hæres a delitore n. 2. ff. de fidciuss. Faber in Cod. lib 4. tit. 29. defin. 20. Negusant. de pignor. par. 5 memb. 3. num. 4. Guzman. de evict qu. 35. n. 27.*

(23) *Mans. cons. 352. n. 2. Costant. ad stat. urb annot. 24. n 149 Bonfin. de iur. fideic. disp. 126. n 100 e la Rota Fior. in una Galeaten Retractus 16. Luglio 1776. av. Mansilli p. 8 §. 19*

(24) *Emerigon loc. cit. Valin tit. du navire art. 3. tom. 1. p. 572.*

46. L' *Emerigon* riporta il caso, in cui dal Venditore della merce assicurata non fosse nè parlato della conseguita assicurazione, nè ceduta la polizza di essa al Compratore. E riferisce che il gran Consiglio d' Olanda decise che l' assicurazione non ceduta al Compratore resta immediatamente stornata, perchè finisce nel Venditore che aveva assicurato il risico, e il Compratore che ha il risico non ha convenzione con gli Assicuratori (25): Ma il *Luzac* commentando il *Wolfio* nel luogo citato, e lo stesso *Emerigon* sono di uno stesso parere nel disapprovare quel giudicato, allegando per fondamenti delle loro opinioni 1. Che la vendita degli effetti in risico è un atto assolutamente estraneo agli Assicuratori, che non sono a quello intervenuti, ed ai quali non può nè nuocere, nè giovare. 2. Che l' assicurazione è un contratto accessorio attaccato alla cosa assicurata, ed incapace di sussistere independentemente dal suo soggetto. 3. Che il Compratore rappresenta in tutto la persona del Venditore. 4. Che sarebbe assai ingiusto, che il Compratore potesse esigere due volte il prezzo di una medesima cosa, come seguirebbe nel caso di sinistro della medesima. 5. Che vendendo gli effetti assicurati deve presumersi ceduta l' assicurazione, che è ai medesimi attaccata (26).

47. E' però da osservarsi, che tutto ciò può aver luogo fra il Compratore, e il Venditore per il ritiro delle somme assicurate in caso di sinistro, ma rispetto agli Assicuratori sono tenuti al pagamento a favore di quello, che presenta loro le polizze, che formano la loro obbligazione; talchè se il Venditore al tempo del sinistro intentasse l' azione della renunzia all' incetta contro gli Assicuratori, non competerebbe ad essi l' eccezione della fatta vendita; Perchè agendo egli in virtù della polizza di cui è possessore, non potrebbe suscitarsi questione alcuna sulla proprietà (27), ma il benefizio di questa azione ridondar dovrebbe a vantaggio del Compratore.

48. Da questo medesimo principio deriva che se il Compratore ignorando le precedenti sicurtà devenisse egli

(25) *Wolf* §. 629 *tom.* 4. *p.* 3.
(26) *Emerigon ch.* 16. *sect.* 3. §. 2.
(27) *Emerigon ch.* 5. *sect.* 3.

stesso a formarne le nuove, o per l' intiera valuta, o per una porzione di essa, queste ultime sarebbero soggette allo storno, o per l' intiero nel caso che le prime sicurtà coprissero tutto il risico, o per quella porzione, che ammassate tutte le sicurtà eccedessero la intiera valuta del medesimo (28).

49. Se però la vendita delle mercanzie, o della nave, e la cessione della polizza di sicurtà porta una differenza essenziale nel contratto, che o per la varietà della persona, o per le circostanze che accompagnano il caso verrebbe ad estendersi l' obbligazione degli Assicuratori, o ad esser più dura, in tal caso la cessione semplice non ha luogo a favore del Compratore, e gli Assicuratori devono essere in tempo vergine notiziati della variazione del contratto, altrimenti per difetto di consenso, o per quel favore che accordano le Leggi a tutte le obbligazioni contratte sopra un dato oggetto, il contratto medesimo resta resoluto, repugnando assolutamente alla giustizia, ed al legame del contratto la surroga di un nuovo Assicurato in vece del primo qualora non vi sia intervenuto il consenso di ambe le Parti (29). E così magistralmente fu deciso dal Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa in una *Liburnen. Assecurationis del* 20. *Marzo* 1781. *a relazione dell' Illustriss. Sig. Segretario Rossi.*

50. Avendo riportato le particolari disposizioni in ordine allo storno delle sicurtà per l' eccesso della valutazione delle cose assicurate, che è la terza sorgente da cui nasce negli Assicuratori questa azione, distinguono i Dottori il caso in cui la sicurtà sia stata eseguita in una sola polizza, ed ecceduto in essa il vero valore del risico da quello in cui sia stata eseguita in diverse polizze, o in una sola, o di ugual data, o di differente per tirarne le respettive conseguenze di ragione.

(28) *Stipman. par.* 4. *cap.* 7 *n.* 508 *Kurick diatr. de assec fol.* 834. *n* 5. *Loccen de iur marit lib* 2 *cap* 5. *n* 8. *Stracc. de assec gloss.* 3 *num.* 3. *e gloss.* 6 *n* 9. *Valin des assur art.* 24 *Emerigon ch* 16. *sect.* 3 §. 2. *in fin.*

(29) *Cleirac us & coutum de la mer tit. de contr. chap.* 7. § 6. *Binkersoek qu. iur. privat lib* 4 *ch.* 1. *& ch* 12 § *penult. Thor. in compend. decis par.* 2 *sect.* 2. *v. assecuratores Rota Fior. in una Liburnen. Assecurationis Naulorum* 12 *Febb.* 1682. *num.* 2. *dopo il Mans. cons.* 519. *n.* 6.

51. Ma la prima distinzione che fanno è quella tra l' eccesso della sicurtà fraudolento, e quello commesso per errore, come si è osservato in parlando della valurazione delle cose che cadono in assicurazione. Nel primo caso, che è quello della frode, l' Assicuratore è da tutte le Leggi spogliato dell' effetto del contratto di assicurazione, e o la nave arrivi a salvamento, o si perda, non può egli domandare la restituzione del premio, nè il pagamento del sinistro (29). Se poi non vi concorre la frode, o non è questa bastantemente giustificata dagli Assicuratori, ai quali ne spetta la prova in forma concludente (30), in tal caso l' eccesso della sicurtà non dependente da fraude, ma da errore, dà luogo allo storno per la porzione eccessiva, restando il contratto nella sua validità per il vero valore del risico.

52. L' assicurazione stipulata in una sola polizza se eccede senza fraude il valore degl' effetti caricati sussiste fino alla concorrenza del loro vero valore (31). Ed in caso di perdita gli Assicuratori sono tenuti al pagamento del sinistro ciascuno in proporzione delle somme assicurate, e così nella medesima proporzione è tenuto alla restituzione del premio. E per conseguenza l' Assicuratore, che sotto però la medesima data ha firmato l' ultimo la medesima polizza deve concorrere egualmente che il primo a soldo, e lira tanto al pagamento del sinistro, quanto alla restituzione del premio, e in somma deve partecipare egualmente che il primo al profitto, o alla perdita che resulta dallo stesso contratto. Che è quanto dire tutti insieme devono soffrire la perdita a soldo, e lira fino alla concorrenza della valuta degl' effetti assicurati, e in relazione alle respettive somme da ciascheduno assicurate (32). Questa è la disposizione di ragione comune,

(29) *Kurick diatr. de assec. n. 4. p. 834. Rocc de assec. not. 11. a 40 Pothier des assur. n. 78. Valin des assur. artic. 54. Emerigon chap 9. sect. 2. §. 2.*

(30) *Valin des assec. art. 23 Pothier des assec. n 78. Emerigon loc cit.*

(31) *Guidon de la mer ch. 2 artic. 18. Valin des assur. art. 23. pag. 67. Pothier des assur. n 77. e 183. Kurick diatr. de assec. n 616. pag 834. e 836. Loccen. lib. 2. cap. 5. num. 16. Rocc not. 82.*

(32) *Kurick diatrib. de assec. n. 16* „ habet omnis assecuratio hoc peculiare, ut in ea non sit prius, nec posterius quantum ad effectum, & validitatem contractus, sed ultimus

e questo è altresì ciò che particolarmente hanno determinato le particolari Ordinazioni delle Piazze di Commercio, e singolarmente è dichiarato da quelle di Amsterdam, e di Amburgo, e dalle Formule di Anversa, di Roano, e di Bordeaux.

53. L' assicurazione può farsi, e verisimilmente nel suo principio si fece da un solo Assicuratore, che si assumeva l' intiero pericolo della mercanzia assicurata; ma ampliatosi dipoi, conforme si è detto, il Commercio, ed esponendosi al pericolo della navigazione più cose di molto valore, si rese difficile che un solo volesse sopra di se assumerne il pericolo, e così s' introdusse ancora, e per lo più si pratica che più sieno gli Assicuratori di una stessa cosa, o d' una stessa caricazione, i quali si obbligano per rate, e somme diverse, e si dividono fra di loro il pericolo della cosa assicurata a proporzione delle loro firme, o tocchi di sicurtà, dei quali apparisce nella polizza (33).

54. Similmente per la più sollecita spedizione s' introdusse, che l' Assicurato procurasse, e riportasse la sicurtà in più, e diverse polizze separate con più tocchi di varj Assicuratori, le quali ogni volta che sieno in tutto, e per tutto uniformi quanto alla stipulazione, ed ai patti, e condizioni in essi contenute possino considerarsi per una polizza sola, e per un solo contratto; ma qualora sieno difformi, e contengano stipulazioni, e patti diversi debbano reputarsi, ed aversi per diverse polizze, e per diversi contratti (34).

55. Ciò posto in Francia, ed in quei luoghi ove è la pratica che si appone una sola data nella polizza non ostante la materiale differenza nell' epoca delle respettive firme la polizza forma un solo contratto, ed eguale è la sorte di tutti i Firmati al medesimo, secondo la regola superiormente fissata: Ma secondo l' uso di Toscana, e di altri molti luoghi

Assecuratus tantum participat in damno, & lucro ex assecuratione proveniente quantum prior » *Casareg. disc.* 1. *n.* 65.

(33) *Samuel Strick de cautel. contract. sect.* 3. *cap.* 5. *tit. de assec.* § 31. *vol.* 13. *Ricard le negoce d' Amsterdam ch.* 13. *fol.* 251. *Wedderkoop. introd. ad ius nautic. lib.* 3. *tit.* 7. *de assec. naut.* § 70.

(34) *Marquard. de iur. mercat. libr.* 2. *cap.* 3. *n.* 40 *Santern. de assec par.* 3. *n.* 53. *Altogr. iurr. contr.* 60. *n.* 30. *Palm. dec.* 275. *n.* 17.

allorchè la polizza racchiude diverse date, ciascuna data forma un' atto particolare, e fissa la sorte di ciascuno degli Assicuratori a forma di quanto si è stabilito al Tit. VIII. della P. I. della data, e firma delle polizze di sicurtà, e conforme distinguendo gli usi ferma il dottissimo Sig. Emerigon (35).

56. Nel primo caso pertanto quando una sola polizza non ha che una sola data, o più polizze hanno la medesima data, e che senza fraude sia stato ecceduto il vero valore della somma assicurata, in tal caso devono egualmente concorrere a soldo, e lira al vantaggio, o al danno del contratto, e il sinistro, o lo storno cadono a vantaggio, e a danno respettivamente di tutti gli Assicuratori in proporzione delle somme da essi assicurate, dicendosi dalla Legge contratta una società fra tutti gli Assicuratori sul medesimo risico, che gli rende egualmente partecipi dei danni, e dei vantaggi (36).

57. Ma quando i contratti son diversi, o le date nel medesimo sono fra loro separate, e diverse, non corre più lo stesso principio di ragione, e manca ogni società fra gli Assicuratori; non potendo questa sussistere tra gli Assicuratori che fecero i loro tocchi separatamente, o in tempi diversi, o in polizze separate, perchè tale società per suo intrinseco costitutivo richiede la mutua conoscenza, e contemplazione dei Socj che debbono comporla, e mettere in essere; e questa mutua contemplazione manca totalmente nell' ipotesi di più Assicuratori, che toccano la sicurtà successivamente per somme diverse in più polizze; mentre i primi che fanno il loro tocco assolutamente non sanno se altri siano per farlo, o chi siano quelli che lo faranno (37). Lo che procede altresì nel

(35) *Emerigon des assur. ch. 2 sect. 4. chap. 16. sect. 4. §. 3.*

(36) *Targa cap. 52. n. 9. Casareg disc. 1. n. 89. Kurick diatr. de assec. n 5. p. 834. Loccen. de iur. maritim. lib 2. cap. 5. n. 8. Valin des assur. art. 24. Pothier des assur. n. 77. Emerigon des assur ch 16. sect. 4. §. 3.*

(37) *Binkersoek qu. iur. priv. lib. 4. cap. 2. §. neque* „ qui ante subscripserunt, posteriores non spectarunt ignari, an accessuri essent „ *Averan interp iur. libr. 5. cap 18. n. 3. Grisc. contr 474. n 29. e 30 Osasch dec. Pedem. 75. num. 5. Mevius dec. Wismar. p. 8. dec. 261. n. 5. Bot. Rom. cor. Buratt. dec. 899. n. 1. Rota Fior. in una Liburnen. Assecurationum super navi aut navibus 30 Sett. 1763. av l' Aud. Bizzarrini §. 22. e 23.*

caso di una sola polizza contenente più tocchi di diversi Assicuratori, ma sotto diverse date.

58. Quindi è, che secondo la disposizione generale a cui questo contratto è soggetto allorchè non vi è alcuna speciale convenzione in contrario, e secondo la pratica comunemente introdotta, e ricevuta, l' importare di tutto il risico si reparte proporzionatamente secondo l' ordine dei tempi, e delle firme di più Assicuratori, dimanierachè le prime firme cuoprono, e riguardano le prime corrispondenti porzioni del risico, e le susseguenti, ed ultime firme cuoprono, e riguardano le rimanenti porzioni del medesimo (38).

59. Talchè nel caso dell' assicurazione di una somma maggiore del vero valore degl' effetti destinati per soggetto della sicurtà, che dia luogo allo storno, questo cade assolutamente sopra gli ultimi Assicuratori di tempo, e di firma posteriore; sopra di che non vi è alcuna contradizione (39) nè fra i Dottori, nè fra le diverse disposizioni che costituiscono il gius marittimo.

60. Nell' anno 1780 i Sigg. Santi Du-Tremoul, e Figli si erano fatti assicurare in Livorno per conto di chi spetta sopra grani, loro costo, e spese nella Martigana nominata la SS. Trinità del Padrone Michele Massa Napoletano da Abruzzo per Napoli: Il Bastimento essendo al Porto caricatore dopo aver presa una porzione del carico, prima di terminare il medesimo soffrì una burrasca per cui si perdè intieramente. Era indubitato lo storno nella sicurtà, perchè la porzione caricata non arrivava di gran lunga alla somma per cui l' in-

(38) *Ricard le negoce d' Amsterdam ch. 13. §. cependant Binkersoek qu. iur. priv. lib. 4. cap. 12. vers. si vero aliud Bottin. collat. iur. ad stat. ian. lib. 4. cap. 17. §. si facta fuerint Stracc. de assecur. glos. 6 n. 4. Loccen. de iur. marit. lib. 2. cap. 5. § 8. Kurick diatr. de assec. §. 8. Casar. de commer. disc. 18. n. 2. Rota di Genova de mercat. dec. 62. in fin. Rota Fior. nel Tesoro Ombros. dec. 38. §. 48. tom. 6.*

(39) *Cleirac les us, & coutum de la mer tit. de contract marit. chap. 2. §. 18. vers. les derniers Targa cap. 52. n. 16. Binkersoek qu. iur. priv. libr. 4. cap. 13. §. atque ita Casareg. de commerc. disc. 142. num. 7. Gamma dec. Lusit. 181. n. 2. Rota Fior. nella Parisien. seu Liburnen. Assecurationis, & mandati 2. Agosto 1754. §. 8. av. Bizzarrini, e nella Liburnen. Assecurationum super navi aut navibus 30. Sett. 1763. §. 48. avanti lo stesso Bizzarrini.*

tiero carico era stato assicurato. Nacque pertanto la disputa fra gli Assicuratori se tale storno dovesse andare a benefizio universale, e dividersi fra tutti gli Assicuratori, o sivvero fossero liberi gli ultimi Assicuratori firmati nella scritta con data posteriore ai primi secondo l' uso delle nostre polizze, ed il danno della perdita cadesse tutto sopra i primi in firma. E portata la questione avanti il Magistrato dei Consoli del Mare fu dai medesimi sotto dì 6 Settembre 1780 decisa a favore degl' ultimi Assicuratori in firma (40), per la ragione che non essendo finito il carico di grano che era stato assicurato in genere da tutti gli Assicuratori, ma solamente caricata una porzione del medesimo questa riguardava i primi contratti fino alla concorrente quantità della giusta valuta secondo la più comune opinione dei Dottori (41).

61. Nel qual preciso sentimento concorre pienamente il celebre *De Valin* nel suo Commentario alle Ordinazioni di Francia, fermando, ed insegnando che il contributo nelle Assicurazioni ha luogo solamente nel caso che si tratti di una sola, e medesima polizza di sicurtà, e che la sorte degl' Assicuratori dipende dall' epoca delle loro firme dimodochè il primo risico andando in sinistro pregiudica ai primi Assicuratori, e andando a salvamento fa totalmente uscir di pericolo. = Mais a fin qu' il y ait ainsi licù a contribution, ou repa- „ ration entre les Assureurs a perte, ou profit, il faut que „ toures les assurances soient faites par une seule, & meme „ police. Car s' il y en a plusieurs, ce serà de l' ordre de „ leurs dates, que dependra la sorr des Assureurs, c' est a „ dire que toutes les assurances qui se trouveront avoir etè „ fait avant que la valeur des effects ait eté epuisé seront „ valables en plein, e que celles qui auront eté faites poste- „ riurement, seront regardes comme non avenuès etant ca- „ duqués & frusrratoires de maniere que en cas de perte se- „ ront les premiers Assureurs qui la supporteront seuls, sans „ contributions de la part des derniers, & reciproquement en „ cas d' heureux voyage, ces premiers gagneront les prime

(40) *Atti del Tribunale di Livorno di n.* 117. *del* 1780. *e in Pisa nella filza delle Cause spedite nel* 1780.

(41) *Stracc. gloss.* 11. *n.* 6. *e* 9 *Valin des assur artic.* 32. §. *mais a fin, Rota di Genova dec.* 55. *n.* 8. *in fin.*

„ a l' exclusion des autres = opinione che fu abbracciata, e sostenuta dalla *Rota Fiorentina* nell' indicata Causa *Liburnen. Assecurationum super Navi aut Navibus del 30. Settembre, 1763. a relazione dell' Audit. Bizzarrini.*

62. Una tale disposizione ha l' origine dall' altra proposizione sicurissima che ha luogo nella materia dell' Assicurazione, che cioè negli Assicuratori correlativo dev' essere il danno, e il guadagno, talchè non può godere del salvo arrivo quello che non può soggiacere al sinistro, e viceversa non è soggetto al sinistro quello che in caso del salvo arrivo è sottoposto allo storno (42).

63. Se però la valutazione del carico è concordata in una quantità, ed in una somma precisa, talchè costi della individuità del risico, nel caso che la caricazione non abbia luogo per intiero, si procede allo storno dell' ammontare del risico stesso, ma questo a benefizio di tutti gli Assicuratori in massa: col concorrere gli Assicuratori in rata, ed in avaria al pagamento del sinistro unitamente allo scoperto che potesse avervi l' Assicurato.

64. L' articolo fu esaminato, e deciso dall' Auditore di Livorno nel 29 Settembre 1796, nella Causa di Sicurtà introdotta dai Signori Fratelli Recanati, e Leon Tedeschi, contro gli Assicuratori di Livorno stati di un carico di orzi, e grani sopra la Pollacca la Natività di Maria, del Capitano Guerovich Veneto, in cui non erano state caricate che 1500 sacca orzi, e rimaste in Terra le sacca 2500 grano, che erano destinate a caricarsi sopra detto Bastimento per Genova, e da colà per Lisbona, in cui fu dichiarato essersi verificato il risico nella sola quantità di pezze 3000 da 8 r. e cadere in storno la somma di pezze 12500, valuta del grano non caricato, e stato compreso nella Sicurtà: E stante l' individuità del risico dedotto nella Polizza di Sicurtà con egual premio, furono condannati gli Assicuratori soli-

(42) *L. preterea 3. C. mandati, L. 1. §. 2. ff. de pact. L. si non fuerint 29. ff. pro soc. De Luc. de locat. disc. 16 in fin. Scacc. de camb. qu. 7. n. 2. ampliat. 10. n. 9. Casareg. de commer. disc. 13. n. 13. e 14. Santera. de assec. par. 4 n. 26. Rot. Rom. nelle rec. par. 19. dec. 369. n. 1. e 2. e la Rota Fior. nel Tesoro Ombros. tom. 6. deg. 28. §. 37. & seq.*

dalmente al compimento della somma sinistrata, unitamente allo scoperto della valuta di detti orzi stati depredati. Il caso è singolare, e fu maturamente esaminato.

65. Altro caso esemplare occorse nell' anno 1799, che fu condotto a discussione, ma poi abbandonato dagli Assicuratori. Il Sig. Giorgio Schwartz si era fatto assicurare in Livorno sopra barili 99 sermoni americani, concordandone la valuta per conto C. B. stati caricati sopra il Felugone nominato Santa Maria di Porto Salvo Napoletano, da Napoli per Livorno. Arrivato felicemente il Bastimento, il Sig. Schwartz trovò che i *barili* erano realmente *mezzi barili*, talchè la fattura non ammontava neppure alla metà della valuta concordata sull' errore della Polizza di carico, e della Lettera di avviso, che portavano l' espressione di essere stati caricati 94 barili. Gli Assicuratori fecero qualche difficoltà relativamente al patto della valutazione; ma avendo veduto che i Giudici, verificato l' errore di fatto, e la buona fede dell' Assicurato, andavano a condannarli, si risparmiarono il dispiacere di una Sentenza contraria, prevenendola col pagamento.

66. Precedentemente a tale epoca, e precisamente nell' anno 1794, i Signori Fratelli Desmaretz e Figli si erano fatti assicurare con due Scritte, una sopra pannine, ed altra sopra balle otto pannine *in quovis*, dichiarato poi per il Bastimento del Capitano Lipovas Veneto, da Marsilia per Livorno. Giustificarono precedentemente all' arrivo, che una di queste caricazioni non aveva avuto luogo; ma i Signori Leone, e Aron Vivante, ed altri Assicuratori di Livorno si opposero alla restituzione del premio, alla quale però furono condannati con Sentenza dei Consoli di Mare di Pisa del 3 Settembre 1795.

67. E' però da osservarsi, che chiunque ha caricato differenti generi di mercanzie, e che vuol correre parte del risico, o farle assicurare in differenti Luoghi, ha l' arbitrio d' inserire in una tal Polizza quelle cose che a lui piace, e può ritenere per il proprio risico quei generi, o partite che sono meno esposte all' avaria: Questa scelta però deve farsi nel tempo in cui prende la Polizza, e devono distinguersi le marche, ed i numeri delle mercanzie, acciò costi della

identità delle medesime; poichè se sia fatta una Sicurtà sotto la denominazione generale di *mercanzie*, e dipoi l' Assicurato come spesso accade, volesse dichiarare nella Polizza, che il rischio deve correrſi sopra tali, e tali balle, l' Assicuratore avrebbe diritto d' internarsi nei motivi di questa specificazione, e principalmente nella qualità, e condizione delle mercanzie; mentre fintanto che queste continuano ad essere assicurate sotto la denominazione generale di *mercanzie*, e che accada esservene a bordo altre di maggior valuta, sussiste una reciproca obbligazione fra gli Assicuratori, e nessuno degl' Interessati deve pregiudicarsi col separare, o dividere tali mercanzie, nel modo appunto, che per le cose sopra esposte sussiste propriamente un' eguale obbligazione tra quegli Assicuratori che hanno toccato per la valuta di quelle mercanzie che furono caricate a bordo nel medesimo tempo, e di cui previamente fu formata la Polizza.

68. Il *Magens* (43) che riporta questa opinione, la conclude in questi termini: „ Essendo certissimo che se la = Nave nella quale oggi si sono caricate le mercanzie bru- = ciasse nella notte, nessuno le assicurerebbe domani; dun- = que il rischio degli Assicuratori i quali toccarono i primi, = non deve confondersi con quello che devono correre quelli = di data più fresca, specialmente in quei Luoghi dove sono = responsabili dei risici che corrono le mercanzie, nel tempo = che sono a bordo dei navicelli che le portano ai Basti- = menti, e solamente gli Assicuratori che toccarono la pri- = ma Polizza devono unitamente correre il rischio sulle mer- = canzie nel primo navicello, e così del resto, secondo la = valuta. „

69. L' istesso Autore, per meglio schiarire la sua giustissima proposizione, si spiega con un esempio. Per esempio, dice egli, A. in Amburgo nel primo di Luglio fa fare una Polizza di Sicurtà al suo Mezzano B. per 10000 marchi sopra mercanzie da caricarsi a bordo della Nave la Costanza per Cadice; e nell' 8 di Luglio un' altra parimente dell' istessa somma per mezzo del Sensale C. Accade che il primo navicello carico di mercanzie per la valuta di 6000 mar-

43) *Magens Saggio sopra le Sicurtà par.* 1. §. 16.

chi si perde il 9 di Luglio, perlochè secondo le Leggi di Amburgo deve cadere proporzionatamente sopra tutti gli Assicuratori, che avevano toccata la prima Polizza (44), non contribuendovi cosa veruna quelli della seconda. Ora se tutte queste mercanzie destinate da imbarcarsi fossero state per conto di una Persona dimorante a Cadice, e che ivi ne avesse fatta fare la Sicurtà. Allora secondo la Legge di Spagna, quelli che avevano toccato i primi sino alla somma di 6000 marchi, dovevano pagare essi soli, e gli altri Assicuratori non contribuirci cosa veruna (45).

70. In Inghilterra il rischio dell' Assicuratore non comincia se non quando le mercanzie sono a bordo della Nave, e perciò gli Assicuratori non contribuiscono ai sinistri, i quali sono esposte nei battelli; ma anche in Inghilterra, secondo l' autorità del *Magens* (46), deve però farsi una differenza fra gli Assicuratori che hanno toccato sotto date differenti; poichè supposto che uno avesse mercanzie da caricare per 2000 lire sterline, e che nel primo di Giugno abbia mandato a bordo diverse balle marcate per esempio M num. 1 a 10, del valore di lire 1000 sterline, e che in quel giorno ne abbia fatta la Sicurtà fino a quella valuta, sotto

(44) L' Ordinazione d' Amburgo, di Middleburgo, d' Amsterdam, di Roterdam, di Francia, e di Svezia convengono tutte, che quanti sono gli Assicuratori che hanno toccato sopra una medesima polizza, tanti contribuiranno nella medesima porzione, e che la polizza fatta, e principiata la prima deve pur essere la prima a tenere.

(45) Secondo la recapitolazione delle Leggi dell' Indie in Spagna, le Ordinazioni di Anversa, e gli Statuti di Genova, quelle sicurtà tengono le prime, le quali dalla loro data appariscono essere state le prime stimate; ma contutto questo l' enunciata recapitolazione dice „ che nei casi dove con diverse polizze si corre un rischio unito sopra mercanzie caricate in una nave nominata; E che queste mercanzie durante il viaggio siano state levate da bordo, e distribuite, o mandate avanti in più navi, tutti gli Assicuratori rispondono per il rischio, per cui si sono respettivamente impegnati, ed il primo quanto l' ultimo è a parte egualmente del profitto, e della perdita „ Le Leggi marittime di Prussia dicono „ che quando le mercanzie sono scaricate, e messe in altri bastimenti, tutti li danni saranno sofferti da ciascuno degli Assicuratori senza distinzione tanto quando hanno toccato nelle prime, quanto nelle ultime polizze in proporzione della somma da ciascuno toccata. „

(46) *Magens loc. cit.*

la dichiarazione generale di mercanzie, e che il 15 del detto mese di Giugno abbia caricato altre 10 balle con la stessa marca, ma sotto diversi numeri, benchè continuati, cioè num. 11 a 20, per la valuta parimente di lire 1000 sterline, e ne abbia fatta la medesima Sicurtà; se al discarico viene trovata qualche avaria sopra le balle num. 11 a 20, forse procedente dall' esser queste andate a bordo le ultime, e dall' essere stivate in luogo soggetto a danno; i proprj Assicuratori di detti numeri sono tenuti al danno, e non gli altri, non vi essendo alcuna ragione per cui devano esserne aggravati quelli Assicuratori, i quali soli, e separatamente corrono il risico sopra il num. 1 a 10 fino ai 15 di Giugno. Sopra di che osserva il medesimo Autore, che sebbene sia stato sempre uso generale in Londra di fare entrare in un comun rischio, ed avaria tutti gli Assicuratori che hanno toccato in diversi tempi per conto di una stessa Persona, sotto la dichiarazione generale di mercanzie, pure un tale uso non dovrebbe ammettersi, come non fondato sopra la equità, considerata la differenza rimarcabile che vi può essere fra il principio, e la durazione del risico, e dall' essere le mercanzie prima, o poi caricate: Ma in quanto alle mercanzie che vengono di fuori, siccome si può raramente sapere il tempo preciso della loro caricazione, non sarebbe perciò lodabile quell' Assicuratore, il quale invece di rifare i danni, pretendesse in tal caso di domandare all' Assicurato quello che difficilmente si può da lui sapere. Quindi è, che a scanso di equivoci nessun Assicurato, quando ne venga ricercato, deve recusare di ammettere una dichiarazione particolare delle mercanzie assicurate sotto la generale dichiarazione di mercanzie, quando una tale dichiarazione è fatta solamente per migliore intelligenza, o per determinare il risico, e non con cattivo disegno.

71. E finalmente è opportuno di repetere a questo proposito col lodato *Magens* l' osservazione, che allorquando la Sicurtà sopra le medesime mercanzie è fatta in diversi Luoghi, è cosa molto importante di sapere la differenza delle Leggi, ed Usi che sono in forza in quei Luoghi, per fare una propria, e conveniente dichiarazione nella Polizza.

72. Quando si spediscono mercanzie in Luoghi lontani

da dove non vengono regolarmente lettere, e perciò non si può sapere di certo in quale specie, nè in qual bastimento ne saranno fatti i ritorni, è solito di farsi le Sicurtà in qualunque nave, e navi aspettate che di là venghino, delle quali ho lungamente parlato nel Titolo secondo della Parte seconda di questo Trattato, riportando le particolari disposizioni delle Nazioni che ne parlano. Le Polizze della Vera Crux a Cadice il più delle volte non mentovano altro che la Sicurtà fatta sopra mercanzie, o denaro da caricarsi da A Agente nel primo Luogo, alla consegna di B nel secondo. Questo però, secondo l' opinione del *Magens* è un lasciare troppo campo alla frode (47).

73. Mentre i Caricatori in Cadice, secondo ciò che egli referisce, uniscono ordinariamente le mercanzie di diversi Amici in una fattura che danno all' Agente, il quale và all' Indie occidentali. E sebbene il registro possa mostrare, che le mercanzie, o il denaro sian venuti da A dalla Vera Crux alla consegna di B a Cadice, non fissa però per conto di chi sieno tali mercanzie, nè perchè comprate: Tantochè la prova della proprietà degli effetti si fonda solamente sull' assertiva di B. E' vero che in Cadice quando uniscono mercanzie di diversi Amici in una fattura, ve le distinguono ordinariamente colle marche particolari, e danno ordine all' Agente, che nel mandare i ritorni, spieghi nel registro il quantitativo appartenente a ciascuna marca; ma perchè ciò non si osserva sempre a rigore, gli Assicuratori quando vengono loro presentate le Polizze sopra ritorni incerti, non dovrebbero condescendere a lasciare che il rischio resti sotto la generale dichiarazione di venire sotto registro da A a B per conto di una tal marca; ma dovrebbero insistere di essere informati prima di toccare, o col ritorno della Posta, di che cosa questi ritorni sieno il prodotto; lo che può farsi coll' individuare precisamente la qualità, quantità, e valuta delle mercanzie rimesse per averne i ritorni, spiegandolo chiaramente nella Polizza, o facendone presso un pubblico Offizio una dichiarazione a parte, da non aprirsi che nel caso che il bisogno lo richieda. In questa forma gli Assicu-

(47) Saggio sulle Sicurtà part. 1. §. 18.

ratori venendo a sapere tanto, quanto l' Assicurato medesimo, essi sono altrettanto poco esposti alla frode col toccare sopra un bastimento, o bastimenti non nominati, quanto se fossero nominati: E dal vedere gli ordini che furono dati, e per qual ragione non furono eseguiti, sono in grado di rinvenire il vero; mentre se hanno qualche dubbio sopra quello che è stato loro comunicato, sanno le ricerche che devono fare sul Luogo. Ed in quanto ai bastimenti che possono aspettarsi, si sà comunemente in qual condizione fossero alla partenza, quanto tempo sono stati fuori, e quanto apparentemente devono starvi. Questo medesimo uso è stato in passato molto frequente nella Piazza di Livorno per il commercio del Cairo; e negli anni 1791, e 1793 ha dato molto da disputare agli Assicuratori contro gli Assicurati, per l' identificazione dei risici.

74. Perchè poi gli Assicuratori non fossero obbligati per un trattenimento troppo lungo è stato saviamente introdotto generalmente il costume di fare una condizione nella polizza di non correre il rischio che sopra le mercanzie, le quali saranno, o furono caricate in una tal data, o prima, cioè dentro un determinato tempo, lo che più precisamente si è osservato parlando del principio, e della fine dei risici degli Assicuratori.

75. Nella proposta materia di assicurazione sopra nave, o navi di effetti aspettati dall' Indie Orientali in ritorno di altri colà rimessi, fu celebre nei Tribunali di Toscana una questione suscitatasi nel 1762, e decisa dalla Rota Fiorentina nel 30 Settembre 1763 a relazione del fu Sig. Auditor Giuseppe Bizzarrini. I Sigg. Moisè Ergas, e Figli Negozianti in Livorno si erano fatti assicurare = sopra diamanti, e gioie, e „ sopra qualsivoglia altra mercanzia caricata, o da caricarsi „ al Forte S. Giorgio sopra *qualsivoglia bastimento*, o *ba-* „ *stimenti*, *nave*, o *navi* = fino al loro salvo arrivo in Londra. Diverse furono le polizze di sicurtà fatte in diversi giorni, e sotto diverse valutazioni, e in alcune fu indicata l' epoca della partenza, e quali sarebbero stati i Caricatori.

76. Tre furono le navi, che dal Forte S. Giorgio portarono in Europa gli effetti dei Sigg. Ergas convertiti in diamanti, cioè la nave nominata Warren, la nave nominata

Principe Enrico, e la nave nominata Ajace. Le due prime pervennero felicemente a Londra. La nave Ajace giunta nel mese di Maggio alle vicinanze di Brest fu ivi predata da un Armatore Francese.

77. Pervenuta in Livorno la notizia di questa depredazione i Sigg. Ergas assicurati fecero le opportune intimazioni agli Assicuratori per ottenere il pagamento del sinistro, e benchè non fosse da alcuno impugnata la loro azione, nacque tuttavia disputa tra gli Assicuratori firmati nelle diverse Scritte circa il modo del pagamento, mentre quelli Assicuratori, che erano i primi in firma in tutte le Scritte, pretendevano che atteso il salvo arrivo delle due prime navi, le quali avevano portato una parte di diamanti ascendente al valore di circa quattordicimila pezze, essi per la concorrente quantità dei loro tocchi fossero usciti di risico, e che l'importare del sinistro della nave Ajace dovesse intieramente soffrirsi dagli altri Assicuratori posteriori in firma. E questi altresì pretendevano, che per trattarsi di Sicurtà fatta sopra nave, o navi i primi Assicuratori dovessero concorrere in contributo al pagamento del sinistro accaduto sulla terza nave Ajace.

78. Delegata la Causa sopra tali reciproche prerensioni ai Consoli del Mare di Pisa, questi con loro Sentenza del dì 11. Gennaio 1762. dichiararono che l'importare del sinistro della nave Ajace dovesse repartirsi in avaria particolare sopra tutti gli Assicuratori firmati alle diverse Polizze di Sicurtà, e perciò condannarono anche i primi Assicuratori in firma al pagamento: Ma delegata nuovamente la Causa ai Giudici della *Rota Fiorentina*, e dedotte con somma diligenza, e premura avanti i medesimi le ragioni delle Parti da valentissimi Difensori, devennero nel concorde sentimento di revocare la precedente Sentenza, e dichiarare che le gioje, e diamanti caricati per conto dei Sigg. Ergas nelle due navi Warren, e Principe Enrico giunte a salvamento nel luogo della destinazione erano stati, e dovevano aversi per coperti con i tocchi delle Scritte, che sono i primi in firma, ed all'opposto che le gioje, e diamanti caricati nella terza nave Ajace sinistrata erano state, e dovevano aversi per coperte con i tocchi di Sicurtà che erano di firma po-

ticolarizzarle, comprese in una, o più Polizze, e toccate prima, o dopo contribuiranno ugualmente a qualunque perdita (51), o alla restituzione del premio se sono assicurate per più &c. ciò peraltro sarebbe giusto, ed equo, se tutte le diverse Polizze fossero state toccate prima che alcuna mercanzia andasse a bordo, ma non altrimenti. Per prova di questa proposizione suppone il lodato Autore, che una persona che aspettasse mercanzie da Cadice nella nave Banstead per la valuta di lire 5000. sterline, facesse provvisionalmente assicurare all' Offizio della Sicurtà di Londra, sotto il termine generale *di mercanzie*, prima che sapesse, che alcuna mercanzia fosse caricata; qualche tempo dopo ricevendo avviso, che la valuta di lire duemila era andata a bordo, fa assicurare lire 3000. più alla Compagnia Reale di Sicurtà; in questo caso sostiene egli che la valuta delle duemila lire delle mercanzie prime caricate, devono applicarsi alla Compagnia delle Sicurtà, e non mescolarsi colle mercanzie ultime caricate; mentre poteva essere, che la *Bastead* fosse perita nella Baja di Cadice colle sole prime mercanzie caricate, e prima che si prendesse in Londra la resoluzione di accrescere la Sicurtà, e per conseguenza la Compagnia Reale non sarebbe stata compresa nella detta perdita.

82. E sebbene le Leggi di Francia, Svezia, Olanda, e di Amburgo sono su tal proposito meno soggette a contradizione, coll' ordinare che solamente quelle persone che hanno toccata una medesima polizza saranno sopra un piede eguale, e che la polizza toccata la prima, sarà la prima che terrà, ciò tuttavolta ammette anche secondo quelle Leggi qualche distinzione. Il Magens ne dà lo schiarimento con un esempio. A di Amburgo nell' intenzione di caricare la valuta di 20000 risdalleri per suo conto nella nave nominata la Galera di Cadice dà ordine a B. Mezzano di fare assicurare risdall. 10000 ed il medesimo ordine dà ad un altro Mezzano C per la medesima somma. B apre la sua polizza, e fa toccare.

Il primo di Gennaio = 4000
6 detto - - - -= 3000

(51) *Magens par.* 1 §. 78.

7 detto - - - -= 3000

C apre la sua polizza, e fa toccare

Il 2 Gennaio - - = 5000

3 detto - - - -= 2000

4 detto - - - -= 3000

Non ostante che vi sieno due polizze, e che quella di B sia aperta la prima, pure gli Assicuratori dell' una, e dell' altra devono esser responsabili secondo la data in cui ciascheduno toccò; mentre supposto che al 3 di Gennaio fosse stata mandata a bordo la valuta di risdalleri 12000, e che la nave fosse abbruciata nella notte fra il 3 ed il 4. I risdalleri seimila sopra la polizza di B non sarebbero stati toccati, e solamente risdalleri 4000 sarebbero stati impegnati nella perdita; ma sopra quella di C sarebbe per risdalleri 7000. Dal che ne segue, che in caso che A avesse caricato fino al 3 di Gennaio solamente la valuta di risdalleri 12000 la predetta sicurtà di risdalleri 20000 restava eseguita se nel dì 1. di Gennaio cambiava parere, e risolveva di non caricar più la restituzione del premio sopra li risdalleri 8000 doveva per giustizia esser fatta sopra risdalleri 2000 della polizza C toccati il 4 Gennaio: 3000 di quella di B toccati il 6 Gennaio: 3000 di detta toccati il 7 detto: Dovrebbesi dunque su tal proposito strettamente seguitare la Legge di Spagna, la quale ordina che gli Assicuratori i quali toccarono gli ultimi nella data, devono restituire il premio, in caso che sia stato assicurato per di più.

83. Altra sorgente di questione relativamente allo storno nasce in quei Contratti, nei quali le sicurtà cadono simultaneamente sopra corpo, attrazzi, e facoltà, o sia mercanzie di una nave. Se la sicurtà è fatta sul corpo della nave senza altra dichiarazione non si estende questa alle mercanzie, nè quella sulle mercanzie s' estende alla nave, a meno che le parti non l' abbiano voluto, e che la loro volontà respettiva all' epoca del contratto non apparisca di una maniera evidente (52). Perchè per regola generale, e sopra tut-

(52) *Santern. de assec. par. 3 n 30 vers. dic quod, De Hevia de commerc. nav. cap. 14. Targa cap. 52. num. 13. Gibalin. de univ. negoc. lib. 4 cap. 11 art 2 n. 7. Casareg. de commer. disc. 1. n. 70.*

to nella soggetta materia d' assicurazione il contenuto, se non è espressamente spiegato, non comprende mai il continente (53), se la sicurtà è però indistintamente fatta sopra *corpo*, *attrazzi*, *e facoltà*, in tal caso deve considerarsi voluta come sopra una sola massa, talchè non forma due diversi contratti, ma uno solo (54). E si considera come assicurato metà sopra corpo, e metà sopra mercanzie; ma se durante il viaggio la nave si rendesse innavigabile, e che le mercanzie dovessero essere trovate in un' altra nave, è indispensabile di dividere in tal caso le sicurtà fatte congiuntamente. E questa decisione va in tal caso secondo i principj più naturali regolata a lire, e soldi sopra la respettiva valutazione; essendo questa la divisione più adattata alla natura del contratto, sul quale dividendo per metà il risico, ne potrebbe venire la conseguenza, che sulla porzione della nave vi cadesse uno storno, laddove sull' altra delle mercanzie, vi fosse uno scoperto a danno dell' Assicurato, come riportando le opportune calcolazioni, le più precise ragioni conclude il dottissimo Emerigon (55).

84. E come in Francia fu deciso dalla reale dichiarazione del 17 Agosto 1779 art. 10 „ ivi „ Nel caso in cui = la nave, ed il suo carico saranno assicurati per la medesi= ma polizza di sicurtà, e per una sola somma, la suddetta = somma assicurata sarà repartita tra la nave, e il carico in = proporzione alla valutazione dell' una, e dell' altra, se = queste sono state dichiarate nella polizza di sicurtà; altri= menti il valore della nave sarà stabilito dai Periti dietro i = processi verbali della visita della nave; ed il conto di spe= dizione dell' Armatore, e la natura delle mercanzie. „

85. E così fu deciso altresì dai Consoli del Mare di Pisa in certa causa di sicurtà sopra il Pineo di Rubino di metà del Capitano Giovanni Gallibert Francese in cui si di-

(53) *Roec. de assec. not.* 16 „ ivi „ assecuratio facta de navi simpliciter in dubio intelligatur de corpore navis, & non de mercibus in eam invectis, & e contra assecuratis mercibus non venit navis nisi ex coniecturis aliter intelligatur „ *Santera. par.* 4. *n.* 69 *e* 72. *Casareg. disc.* 127 *Marquard. lib.* 2. *cap.* 13. *n.* 20. *Emerigon traitè des contrats a la grosse chap.* 9. *sect.* 1.

(54) *Valin des assur. tit.* 7. *Emerigon ch.* 10. *sect.* 1. *ch.* 16. *sect.* 5.

(55) *Emerigon chap.* 10. *sect.* 1.

8000, o siano lire 2400 sterline, e nel primo di Luglio aveva realmente caricato fino alla valuta di risdalleri 4000. Nel giorno medesimo diede ordine al suo Corrispondente in Londra di fare assicurare lire 1000 sterline, senza limitare nè premio, nè le circostanze, e nel 4 di Luglio fece assicurare in Amburgo le restanti lire 1400, oppure marchi 17500, sebbene allora non avesse caricato altro che i mentovati risdalleri 4000, oppure marchi 12000. Nel 5 di Luglio accaddero alcune circostanze che lo indussero a cambiar disegno, ed a risolversi di non caricare altro. Ora la questione sarà, soggiunge egli, chi deva fare la restituzione del premio, secondo la disposisione delle Ordinanze di Amburgo? Al che risponde, che non ostante che il rocco degli Assicuratori di Londra deva essere di data più fresca di quello fatto in Amburgo, giacchè colà gli Assicuratori toccarono nel 5 Luglio, e l' ordine mandato a Londra nel primo di Luglio non poteva arrivarci prima del 7, e perciò il tocco di Londra non poreva esser prima di questo giorno, e del susseguente. E' però certo, che la Sicurtà fatta in Londra, benchè è di data più tarda, deve tenere prima di quella farta in Amburgo. La ragione si è, perchè se tra il primo di Luglio, giorno nel quale fu spedito a Londra l' ordine per la Sicurtà, ed il 4 del detto mese, quando fu fatto in Amburgo, la nave fosse abbruciata, la Sicurtà nominata ultimamente non avrebbe avuto luogo, e per conseguenza quella fatta in Londra sopra l' ordine dato il primo di Luglio, avrebbe sofferta l' intiera perdita di queste prime mercanzie caricate: Perciò resta evidente, che la restituzione del premio deve esser fatta dagli Assicuratori di Amburgo, non ostante quello che si dice nelle Ordinazioni di quella Città; = Che quando si sono fatte fare le Sicurtà in più Luoghi, = non sarà in elezione, nè in facoltà di quello che le fa = fare, il determinare quale Sicurtà deva restituirsi, o annullarsi, e non si avrà in considerazione veruna il minore, o maggior premio pagato, ma la Polizza che è la prima in data, sarà la prima che terrà. „

89. In occasione di questione si farebbe in Amburgo la dovuta distinzione, e non si conterebbe, nè si determinerebbe della validità della Sicurtà di Londra dalla data della

sottoscrizione, ma dal tempo quando questo illimitato ordine fu dato per farla.

90. In quei Luoghi dove le Sicurtà per scritta privata sono egualmente valide, che quelle in forma pubblica, lo che specialmente sussiste in Francia, per regolare lo storno nelle Sicurtà sono indistintamente ammesse le Polizze private, e le pubbliche, poichè in tal caso non si tratta che di verificare a qual somma ascenda la Sicurtà fatta sopra un dato soggetto, onde non è di prelazione, o d' ipoteca, ma unicamente di verificazione di fatto (62).

91. E' finalmente da osservarsi con il *Targa cap.* 52 *not.* 9, che se in una, o più Polizze si trovasse alcuno Assicuratore, che durante la pendenza del risico fallisse, questo non altera punto l' ordine delle Polizze medesime per lo storno, e la firma del Fallito fa numero per la calcolazione della somma assicurata, e lo storno compete agli ultimi Assicuratori, ancorchè i primi sieno divenuti insolventi; restando in tal caso all' Assicurato, come si è altrove avvertito, il diritto di farsi assicurare la solvibilità degli Assicuratori, e con Decreto di Giudice riassicurare i tocchi degli Assicuratori falliti: E questi nuovi Assicuratori per l' identità della sopra referita ragione sono collocati nel medesimo rango, e luogo, che gli Assicuratori falliti, ai quali sono surrogati (63); onde non alterano punto l' ordine alle Polizze per regolare lo storno del Contratto, in qualunque caso che di ragione competa.

92. In questo proposito è molto da considerarsi quanto fu da me deciso in arbitrazione unitamente ai meritissimi Signori Avvocato *Antonio Michon*, e Dott. *Luigi Coppi*, nel 4 Maggio 1796, nella Causa di Sicurtà infra il Sig. David De Montel Assicurato, e i Deputati di diversi Patrimonj di Assicuratori falliti, per la Sicurtà sopra stracci, da Biserta per Marsilia in nave Fortunata, Capitano Carlo Keugaral Svedese.

93. Dopo quanto era stato deciso rispetto alle Riassicurazioni dei tocchi dei Falliti nella Causa Jaum, e Teglia

(62) *Cuiac. in Leg. 5. Cod. de prob. Emerigon ch. 16. sect. 4.*

(63) *Pothier des assur. n. 33. e 96. Emerigon ch. 16. sect. 4. in fin.*

nell' anno 1783, pareva assicurata la massima, che non vi fosse mai caso, in cui per il fallimento di un Assicuratore l' Assicurato potesse repetere il premio, ma solo le spese della Riassicurazione in concorso: Pure concorsero nel caso del Sig. Montel tali particolari circostanze, che indussero a dichiarare dovuta dai Mezzani la restituzione del premio; decidendo esser dovuto al Sig. Montel lo storno della Sicurtà, per non avere avuto principio il risico: Ed atteso specialmente, che il predetto storno non procedeva dalla volontà dell' Assicurato, per l' effetto di sostituire una nuova Sicurtà, ma per mancanza di risico verificata per la variazione di viaggio avanti il fallimento di detti Assicuratori, fu ordinato ai Signori Rachà, e De Melo stati Mezzani di detta Sicurtà, che qualora ritenessero sempre in mano i premj identifici di detta Sicurtà, spettanti a detti respettivi Patrimonj, senza avere accettato sopra i medesimi alcun ordine di detti Assicuratori, antecedentemente al loro fallimento, a favore di terze Persone, ogni credito di detti premj a favore di tali Assicuratori, e loro Patrimonj, meno il solito mezzo per cento, e respettivamente il debito che possano aver dato a detto Sig. De Montel, liberando, ed assolvendo il medesimo dal pagamento di detti premj, meno il detto mezzo per cento.

94. La conseguenza dello storno è però quella che rimane agl' Assicuratori a ragione di mezzo per cento sopra le somme assicurate, lochè è loro da tutte le Leggi rilasciato per l' incomodo che hanno sofferto di firmare le polizze, e descrivere la partita ai loro libri (64). Questo piccolo lucro che fanno gli Assicuratori per la noja che hanno sofferto di informarsi di un contratto, che poi non ha alcun effetto, è loro indistintamente dovuto in tutti quei casi che o la volontà dell' Assicurato, o la necessità della cosa, o la disposizione di ragione sciolga, ed annulli il contratto (65). E solamente ne restano privati quando o gli Assicuratori hanno

(64) *Loccen. lib. 2. cap. 5. num. 16* „ dato ipsi Assecuratori *pro molestia* dimidio de centum „ *Pothier des assur. n. 181. Emerigon des assur ch. 16. sect. 6.*

(65) *Valin des assur. tit. 6 art. 16. 17. e 37. Pothier n. 182.*

con fraude convenuto il contratto, o perchè erano notiziati dell' arrivo della cosa assicurata, o se hanno assicurato cose proibite dalla Legge, o dalla natura del contratto (66). E questo mezzo per cento unitamente alla spesa del Mezzano è sempre, e indistintamente a carico dell' Assicurato da qualunque causa proceda lo storno del contratto; conforme si è anche avuto luogo di osservare parlando della restituzione del premio nel Titolo nono della Parte I. del Tomo I. di questo Trattato.

95. Il *Park cap.* 19. del ritorno, dopo aver parlato di tutti i casi nei quali si annulla il Contratto di Sicurtà per qualunque diferto di sostanza, o di forma, scende a parlare di quelle che secondo le respettive circostanze danno luogo alla restituzione del premio.

96. Stabilisce il principio indubitato presso tutte le Nazioni alle quali è cognito il Contratto di Assicurazione, che l' Assicurato, il quale si è fatto assicurare una somma maggiore della valuta reale della sua proprietà ha il diritto di repetere il premio della eccessività della somma, che l' Assicuratore deve restituire, come pure nel caso, che nella speranza della caricazione di alcune mercanzie sopra una tal nave sieno fatte le Sicurtà, e poi di fatti la caricazione non abbia avuto luogo. Se la nave arriva prima, che sia eseguita la Polizza di Sicurtà, e gli Assicuratori possono aver cognizione dell' arrivo, ma l' Assicurato non l' abbia, se in ciò non vi è frode l' Assicurato ha diritto di repetere la restituzione del premio.

97. Ma se ambedue le parti saranno assolutamente all' oscuro dell' arrivo, e la Polizza sarà concepira (come è solito) colla dichiarazione *perdita*, *o non perdita*, egli è di parere, che l' Assicuratore in tal caso, possa ritenere il premio, perchè a tenore di tal Polizza, se la nave fosse stata perduta al tempo della soscrizione, egli sarebbe stato tenuto al pagamenro del suo tocco.

98. Ordinariamente i Contraenti ripongono nelle Polizze delle clausule, che stabiliscono i casi, nei quali deve aver

(66) *Pothier des assur n.* 182 *Valin des assur. art.* 39. e 41. *Emerigon chap.* 16. *sect.* 6.

luogo la restituzione del premio. Queste clausule devono operare qualche cosa nel concetto delle Parti, che si determina dall'intelligenza, che esse hanno avuto tra loro nella formazione della Polizza.

99. In fine dice egli, la nave, e la proprietà assicurata non possono mai prendersi, che dentro i termini del Contratto scritto; cosicchè se l'Assicuratore non avrà mai corso alcun risico deve restituire il premio.

100. Il principio, dal quale dipende l'intiera dottrina di questo Articolo, è semplice e chiaro, e non ammette alcun dubbio, o ambiguità.

101. Il rischio, o il pericolo è il soggetto della considerazione per il quale si paga il premio. Se il pericolo non è corso, cade la considerazione del premio; e l'equità da luogo alla condizione, che l'Assicuratore non riceverà il prezzo di correre un risico, se di fatto non lo corre. Come appunto nel Contratto di compra, e vendita, che se la cosa pagata non è consegnata, il Compratore può repetere il prezzo: Così per qualunque causa accada, che non si corra alcun risico, l'Assicuratore, che ha esatto il prezzo del pericolo d'indennizzare l'Assicurato, cadendo questo supposto, non può ritenere nelle sue mani un tal prezzo esatto per questa specialità di causa non avvenuta.

102. Questo Autore passa in seguito a riportare diversi casi, giudicati a forma dei principj proposti.

103. Secondo le Leggi d'Inghilterra è chiaramente stabilito, che per qualunque causa non sia stato corso pericolo anche per difetto, volontà, o piacere dell'Assicurato, avrà luogo la restituzione del premio. Li Scrittori forestieri sono in qualche punto di diversa opinione sopra tale articolo.

104. Li Scrittori Italiani sono d'accordo con gl'Inglesi, perchè il Contratto in questione è condizionale, e perchè il rischio è di vera essenza, ed è la sostanza di tutto. Ma insistono, e contendono, che non è giusto, che l'Assicurato per mezzo di un fatto proprio possa rompere il Contratto: E così in questo caso l'Assicuratore non è tenuto alla restituzione del premio. Essi stabiliscono per la verità, che se il viaggio cominciato è rotto da qualche accidente, come se bruciasse la nave, o fosse trattenuta da pubblica

autorità, o se a buona fede fossero state assicurate mercanzie superiormente a quelle caricate a bordo (nel qual caso erano i Sigg. Desmaretz, e il Sig. Schvvartz nei casi sopra descritti). Nel primo caso l' intiero, e nell' ultimo deve essere restituira una parte proporzionata del premio. Lochè però non ha luogo se l' Assicurato con scienza precisa, o con mala fede si fa assicurare un risico che non ha, o in somma maggiore della sua vera valuta riportando le autorità del *Rocco not.* 11. 15. 82. e 88. *e del Santerna part.* 3. *cap.* 12.

105. Gli Autori Francesi hanno anche essi molte volte deciso in conformità delle Leggi Inglesi, e coerentemente alle celebri Ordinanze della Marina di Francia, che nell' Articolo 37. hanno espressamente dichiararo, che se il viaggio è intieramente rotto avanti la partenza della nave per dependenza di un fatto dell' Assicurato, la Sicurtà si annulla, e l' Assicuratore deve restituire il premio ritenendo un mezzo per cento per il suo disturbo. Questo articolo ha dato luogo al *Valin* dotto Commentatore di tali Ordinanze di esagerare sopra i vantaggi, che l' Assicurato gode sopra l' Assicuratore, avendo così sempre il diritto di far terminare il Contratto anche dopo che è firmato, senza che l' Assicuratore possa risentirne un eguale effetro.

106. Ma veramente considerando, che il premio non è niente più, che il prezzo del pericolo, che gli Assicuratori si assumono di correre, e che l' obbligazione di pagare il premio contiene la tacita condizione „ che gli Assicuratori = corrano il risico „ E' perfettamente coerente al principio di Giustizia, che quando questo risico non è corso, qualunque ne sia la causa, il premio non è dovuto agli Assicuratori. In conseguenza in Inghilterra è stata sempre ferma la consuetudine, che quando la Polizza è cancellata si restituisce il premio, dedotto il mezzo per cento.

107. La generalità della regola sopra stabilita parrebbe che si estendesse ancora al caso della frode dell' Assicurato, ma le Leggi di Francia sopra tale oggetto hanno dichiarato, che l' Assicurato sarà obbligato di resarcire l' Assicuratore di ciò che avesse esatto dal medesimo, e di più pagare un doppio premio. Questo articolo è pienamente esaminato, e

Digitized by Google

discusso in tutti i suoi casi nel Capitolo della frode, che è il 10. *pag.* 225, *e dall' Emerigon pag.* 153, *Valin pag.* 93, *Pothier nota* 197. *Molloy lib.* 2. *cap.* 7. §. 12.

108. Il *Weskett pag.* 468. parlando dello storno stabilisce il principio, che è cosrume universale introdotto da tempo immemorabile, che nel caso, che la Sicurtà sia per somma eccessiva il vero risico, o le Sicurtà sieno fatte in diverse Piazze senza frode, la prima Sicurtà sarà valida, e nelle altre gli Assicuratori restituiranno il premio ritenendo mezzo per cento per il loro disturbo, e cita lo *Stipman ad ius marit. part.* 4. *cap.* 7. *num.* 508. *Kurick diatrib. de assecurat. pag.* 834. *num.* 5 *Loccen. de iur. marit. lib.* 2. *cap.* 5. *num.* 8. *Straccа de assecurat. Gloss.* 3. *num.* 3.

109. Succede bene spesso dice Egli, che si fanno assicurare delle mercanzie, che si aspettano di fuori sopra determinate navi, e che poi non vengono colle medesime: Nel qual caso non essendo corso il risico gli Assicuratori sono tenuti alla restituzione del premio. Accade ancora qualche volta, cha la nave prima di caricare cambia il suo viaggio, e ritorna prima di aver fatta alcuna caricazione: Ed in tali circostanze gli Assicuratori hanno qualche volta diritto di ritenere qualche cosa di più del mezzo per cento per il tempo, che il rischio ha continuato, sebbene mentre la nave è in Porto questo non è che ben piccolo; *Magens pag.* 90.

110. Allorchè vien domandata la restituzione del premio deve questa farsi al più presto possibile per rimuovere qualunque sospetto di avere intenzione d' ingannarlo in caso di danno; e se la sicurtà è fatta sopra una nave procedente da Porto lontano in aspettativa di ricevere da quello delle mercanzie con il suo arrivo, se accade diversamente l' Assicurato intimerà agli Assicuratori la restituzione del premio, presentando le lettere che avrà ricevute dai suoi Corrispondenti coll'avviso di non essere stata spedita cosa alcuna con quella occasione, o almeno una dichiarazione del Capitano, che attesti di non aver caricata cosa alcuna per l' Assicurato. Perchè senza questa non potrà mai giustificarsi nel pubblico del salvo arrivo delle sue mercanzie, e della poca onestà di farle credere non caricate per l' oggetto di reclamare la restituzione del premio. *Ricard. Neg. d' Amsterdam.*

111. Riporta in seguito due casi, che ho creduto opportuno di descrivere. Vi fu un caso singolare riservato a trattarsi avanti *Lord Manffield* sopra un azione promossa contro gli Assicuratori per la restituzione di parte di premio: Si trattava della Sicurtà sopra una nave *a cinque per cento* da Londra per Stalifax in nuova Scozia „ garantendo = la partenza col Convojo da Portsmouth per il viaggio, che = è quanto dire il Convojo di Stalifax o Lovisburgh. „ Avanti che la nave arrivasse a Portsmouth il Convojo era partito, e fu data subito la notizia dall' Assicurato agli Assicuratori, e nel medesimo tempo fu intimato dichiararsi se amava meglio di portar più a lungo la Sicurtà, o di restituire una parte del premio. Il Giudice trovò, che il premio solito stabilito da Londra a Portsmouth era di uno, e mezzo per cento, e che era egualmente solito per gli Assicuratori in simili casi di restituire una parte del premio; ma che era incerto il quantitativo (come di sua natura deve essere sempre incerto, dependendo sempre dalle particolari circostanze): E fu stabilito che l' Assicurato facesse l' offerta all' Assicuratore di accordargli di ritenere uno e mezzo per cento per il risico che aveva corso di una tal parte del viaggio col descrivere sotto la Polizza da Londra per Portsmouth.

112. *Lord Manffield* prese in considerazione, che tali Contratti devono prendersi colla maggiore estensione; che non si deve riguardare la stretta lettera del Contratto, ma l' oggetto, e l' intenzione del medesimo; che l' equità suggerisce l' implicita condizione „ che l' Assicuratore non riceve- = rà il prezzo del pericolo da correre, se di fatto non lo = corre „ che questo è un Contratto senza alcuna considerazione quanto al viaggio da Portsmouth per Stalifax, e che si era inteso di assicurare tanto la prima parte del viaggio, quanto la seconda, che non aveva effetto, e conseguentemente l' Assicuratore conseguiva un premio proporzionato anche a questo, che la consuetudine porta, che in tali casi abbia luogo la restituzione di una parte del premio senza però definirne la quantità; che quando non si è corso pericolo ancorchè succeda per mancanza o volontà dell' Assicurato, ha sempre luogo la restituzione del premio. Fu obiettato, che il viaggio essendo cominciato, ed una parte

del pericolo essendo già corso, il premio non poteva dividersi: Ma il Giudice non trovò forza in questo obietto, giacchè il Contratto non era così individuo da non potersi fare una divisione; mentre in detto Contratto vi erano due parti distinte, e il premio poteva egualmente dividersi in due parti distinte relative come era di verità ai due distinti viaggi. La Pratica dimostra, che è stato solito in casi simili di restituire una parte del premio, sebbene non ne sia stato fissato il quantitativo, che difficilmente può fissarsi rendendosi vario secondo la varietà delle circostanze, talchè non può stabilirsi con un' esatta precisione. Ma sebbene la quantità non possa con certezza determinarsi, pure il principio deve essere conforme al senso comune.

113. Il Sig. *Dennisson* fu della medesima opinione trovando equo, che l' Assicuratore non potesse ritenere, che il premio per quella sola parte di viaggio per cui aveva corso il risico, avendo l' Assicurato il diritto di ripeterlo per quella parte, che non aveva avuto effetto.

114. Il Sig. Wilmot concorse in questa opinione con maggior forza, e chiarezza dichiarando, che questo Contratto essendo del genere degl' innominati, che devono esaminarsi *secundum bonum, & æquum*, che per quanto allorchè il risico è cominciato l' Assicurato ha il diritto di ritenere il premio: tuttavolta quando il Contratto ha distinto due separati viaggi, e il risico non si verifica che precisamente per il primo, deve aver luogo la divisione del premio in contemplazione della distinzione de' viaggi; E così fu unicamente deciso.

115. L' altro caso riguarda la sicurtà di una nave fatta nell' Agosto 1776 per dodici mesi a 9 per cento, *franca di arresti, e prese, e delle conseguenze di tali disastri*. Questa fu presa da un Corsaro Americano alla fine di due mesi: L' Assicurato domandò la restituzione del premio per gli altri dieci mesi, allegando che l' Assicuratore non correva più risico per quel tempo ma solo per due mesi, e facendo considerare, che nella stessa maniera, che quando la sicurtà è fatta per andare *a due Porti*, e il risico è diviso, e non potendo procedere che al primo porto, in questo caso si restituisce la proporzionata quantità del premio.

116. L' Assicuratore rispondeva, che una sicurtà a 12 mesi, o a un certo tempo, e a un determinato premio per tutto il tempo fissato, deve considerarsi come un solo indivisibile rischio, per il quale, subito che è cominciato, l' Assicuratore ha guadagnato l' intiero premio senza alcuna restituzione, o divisione qualunque per il motivo di essere discontinuato, o abbreviato. Sarebbe però diversamente se il premio fosse fissato a rate distinte per mese; perchè in questo caso il premio è dovuto solamente per quei mesi per i quali fu continuato il risico. Nell' anno 1777 il caso fu deciso da Lord Mansfield in favore dell' Assicuratore.

117. Se una nave ha stipulato nella polizza avanti, o dopo un certo determinato giorno, e non abbia potuto partire, che dopo il giorno specificato talchè si annulli il Contratto, l' Assicuratore dovrà ritenersi una giusta porzione del premio relativa al rischio, che possa aver corso durante il tempo precedente al giorno specificato, e il resto del premio deve essere restituito.

118. L' *Azuni pag.* 171 spiega, che sotto la denominazione di storno, s' intende la rescissione del Contratto di assicurazione per difetto di qualcuno dei requisiti sostanziali a stabilirlo, o per qualunque altra causa si disciolga in tutto, o in parte.

119. Richiama le Cause, che danno luogo a questa rescissione cioè la mancanza di consenso dei Contraenti per difetto d' intelligenza, o altro qualunque che scioglie il Contratto; la mancanza del risico in genere; e la mancanza del risico in specie.

120. Esamina la questione, se la vendita della nave o merci assicurate dia luogo *allo storno*: E fissa che possa aver luogo, purchè il viaggio non sia cangiato, e le cose siano fatte in regola. Ma come ho sopra osservato non è ammissibile questa proposizione assoluta, perchè a sostenere la sicurtà dopo la vendita vi devon concorrere le circostanze, che non sia deteriorata la Causa degli Assicuratori colla vendita della proprietà, o che sia in tempo buono ridotta a cognizione degli Assicuratori:

121. Fissa ancora, che se il Compratore ignorando le precedenti assicurazioni devenisse egli stesso a formarne delle

nuove, o per l' intiera valuta, o per una porzione di essa, sarebbero queste ultime soggette allo storno, o per l' intiero nel caso che le prime assicurazioni coprissero tutto il risico, o per quella porzione, che comprese insieme tutte le assicurazioni eccedessero l' intiera valuta del medesimo. Anche questa proposizione è troppo generica, e può aver luogo qualche limitazione in rapporto alle circostanze. La sicurtà non può stare disgiunta dal diritto di proprietà, o di credito; e la proprietà, che si verifica al tempo del sinistro è quella su cui si sostanzia il Contratto: In conseguenza il solo vero Proprietario essendo quello che è autorizzato, e può sostenere la sicurtà; se egli non può servirsi delle prime sicurtà, se in buona fede ne ha commesse delle nuove, se i primi Assicuratori non sono stati avvisati della variazione del Proprietario, io sono di sentimento, che lo storno deva cadere sulle prime sicurtà delle quali è cessato il risico per la variazione di dominio, e che i secondi Assicuratori al vero Proprietario sieno tenuti al pagamento del sinistro.

122. Questo fu il mio sentimento, e secondo il quale fu giudicato nell' anno 1786 nei Tribunali di Genova, ed eseguito da quelli Assicuratori nel caso di una sicurtà commessa dal Sig. Violet in Londra sopra alcune mercanzie, sulle quali avendo radicato un credito d' ipoteca i Sigg. Gill Stuart, e Comp., lo avevano fatto assicurare nella Piazza di Genova, ed accaduto il sinistro, gli Assicuratori opposero l' esistenza di una precedente sicurtà, ma doverono soccombere, e pagare. Sopra di che più diffusamente sarò a parlare nel titolo della doppia sicurtà.

123. Il Magistrato Consolare di Pisa ha ritenuta sempre la massima, che allorquando non costa della mala fede dell' Assicurato, l' eccesso della sicurtà, da qualunque causa dependa, dà sempre luogo allo storno colla restituzione del premio: E ciò anche nel caso dell' eccezione della possibile notizia, o presunta scienza. Così fu proceduto nella Causa Salucci, e Assicuratori sopra nave col Capitano Berthel Weter colla Sentenza del 25 Gennaio 1795. E questo sistema è adottato in casi simili anche nei Giudizj compromissarj, come ultimamente fu fissato nella Causa Santoro, e Assicuratori sopra Grani col Capitano Antonio Gucrovich con Lodo del 9 Aprile 1801

TITOLO SESTO

Dell' Abbandono, o sia Renunzia all' incetta.

LA renunzia all' incetta, o sia l' abbandono che l' Assicurato fa all' Assicuratore della cosa da esso assicurata, nei casi in cui siasi fatto luogo alla purificazione della condizione stipulata nel Contratto, altro non è, secondo la spiegazione datali dai Dottori, che una traslazione di dominio negli Assicuratori della cosa caduta in assicurazione, la quale si determina, ed è relativa al principal Contratto di Assicurazione (1), ed è in somma l' esecuzione della prima obbligazione stipulata nel Contratto di Assicurazione; Ed infatti l' effetto di quest' atto, altro non è che di obbligare gli Assicuratori al pagamento delle somme da loro assicurate, per valersene se è possibile sopra gli effetti abbandonati relativamente al risico, ed ai pericoli da essi assunti nel Contratto di Assicurazione.

2. E' verissimo, che la prima idea che presenta la parola *renunzia all' incetta*, o *abbandono*, espressioni che sono sinonime nel Contratto di Assicurazione, è quella di dovere in qualche maniera sussistere in tutto, o in parte ciò che forma il soggetto dell' abbandono della renunzia: E a prima vista sembra incongruo l' abbandonare agli Assicuratori una cosa di cui è già provata la perdita assoluta. Tuttavolta per natura del Contratto, e per disposizione di tutte le Leggi marittime, questa *renunzia*, o *abbandono* è indistintamente voluta, non ostante l' intiera perdita dell' effetto

(1) *Savary Diffionaire de commerc. verb. delaissement, Lanec biblioth. des Jeunes Negocians tom* 1. *p* 512 *verb. abandon, Odd. cons.* 31. *n.* 41 „ contractus istius renunciationis incepræ sumit vires, & pendet a prima conventione assecurationis, in qua simul, & semel Assecurator vendit periculum, & securitatem rerum assecuratarum ipsi Assecurato pro tot pro centenario; & in casu evenientis periculi, & naufragii emit res assecuratas pro tanta summa, quousque igitur non est secutum naufragium in totum, vel in partem non tenetur Assecurator solvere pretium mercium assecuratarum, quia emptio illa fuit celebrata ab ipso ab initio sub conditione, si merces illæ damnum paterentur, & consequenter non tenetur acceptare renunciationem incepræ antequam sit secutus casus periculi „ *& n.* 42. „ renunciatio incepræ nil aliud est quam executio primæ obligationis in apocha assecurationis initæ „

assicurato, che anzi l' Assicurato non è ammesso a domandare il pagamento del sinistro, se prima non abbia fatta tale renunzia, giacchè i diritti di proprietà veri in principio, benchè distrutti dal caso sinistro comprato dagli Assicuratori, formano una parte di sostanza di questo Contratto condizionale (2); E questa renunzia degli effetti assicurati trasferisce negli Assicuratori d' una maniera irrevocabile la proprietà, o per la totalità del loro valore se la Sicurtà era per l' intiero, o per quella parte per cui era seguita, talchè l' Assicurato non è più in facoltà di repetere tali diritti, offerendo di liberare gli Assicuratori dal pagamento delle somme assicurate, o di farne ad essi la restituzione nel caso che ne avessero eseguito il pagamento; E per identità di ragione gli Assicuratori dopo ricevuta la rinunzia all' incetta, e l' abbandono, non sono più in facoltà di recusare il pagamento delle somme assicurate, sebbene abbiano recuperato gli effetti assicurati, e ne offeriscano la restituzione ai proprietarj; purchè peraltro il caso dasse legittima causa all' Assicurato di devenire alla detta renunzia, e abbandono (3).

3. L' articolo della renunzia all' incetta è il più fecondo di questioni di quanti altri se ne comprenda nella soggetta materia di assicurazione; per esaminarlo con quella chiarezza che mi sono proposto nel ragionare delle assicurazioni marittime, credo opportuno di premettere ciò che sia stato disposto dal Gius comune relativamente a questa azione, e successivamente di referire ciò che le particolari disposizioni delle Piazze di Commercio hanno sulla medesima stabilito. Quindi scendendo a conoscere in quali casi deva aver luogo una tale azione, e quando si possa dagl' Assicuratori rigettare, concludere finalmente la forma, ed il modo con cui debba essere eseguita acciò produca l' effetto a cui dalla Legge, e dalla convenzione degl' Uomini è stata destinata.

4. L' oggetto del contratto di assicurazione è di procurare all' Assicurato l' indennizzazione delle perdite, e dei danni che egli è soggetto a soffrire sulla cosa assicurata: Ma per pervenire a questa indennizzazione non è necessario, se-

(2) *Pothier des assur. n.* 131. e 193.
(3) *Pothier des assur. n.* 38. *Emerigon chap.* 12 *sect.* 6. §. 5.

condo il diritto delle Genti, che l' Assicurato si spogli del dominio de' suoi effetti, sebbene se la cosa assicurata perisce, perisca per conto degl' Assicuratori (4): E per identità di ragione secondo il diritto delle Genti basta che gli Assicuratori paghino l' indennizzazione della perdita, o dei danni, senza che sieno obbligati a devenir proprietarj di una cosa che loro non appartiene. Perchè l' assicurazione, conforme altrove ho più volte detto, non è fatta per recar profitto all' Assicurato, ma unicamente per esentarlo dalla perdita (5).

5. Perlochè è stata ricevuta dai Dottori per certissima la regola, che non seguendo la perdita intiera delle cose assicurate, ma puramente un danno nelle medesime, gli Assicusatori non sono tenuti all' intiero pagamento delle somme assicurate, ma bensì alla sola refezione del danno avvenuto (6). E così di fatto fu stabilito dalla Rota Fiorentina in una *Liburnen, Assecurationis del* 30. *Ottobre* 1700. §. *vel tandem av. l' Audit. Lopez de Ulloa*, e *Roveredo*, ed in altra *Liburnen. Assecurationis Navis Hectoris del* 26. *Sett.* 1755. §. 36. *e segg. av. il fu Aud. Agnini*, e modernamente dal Consolato del Mare nella *Liburnen. Assecurationis del* 25. *Agosto* 1784., *e nella confermatoria del* 18. *Settemb.* 1785. *av. il fu Sig. Audit. Brichieri*.

6. Per la medesima disposizione di ragione è stabilito, che se la cosa perduta si recupera, gli Assicuratori sono assoluti da qualunque obbligazione, purchè rimettano il proprietario nel possesso della cosa assicurata, e lo indennizzino di quei danni, che chiamansi *avaria* che possa aver sof-

(4) *Roce. de assec not.* 9. „ dominium rerum assecuratarum non transit in Assecuratores, sed eius remanet, cuius erat ante assecurationem nihil impediente pacto quod si illæ pereant non eorum Domino, sed Assecuratori pereant. „

(5) Tit. della valutazione della cosa assicurata.

(6) *Leg. faciendæ ff. arbor. furtim cæsar L. cum emptor* 38. §. *deductoff de damn infect. Santern. p* 4. *n.* 44 *e* 46. *De Hev de commerc. nav. cap* 14 *n. ult. Loccen de iur. meritim. lib.* 2. *cap* 5 §. 11. *Bottin. ad stat. ian. cap. de assecur.* §. *assecuratus in quocumque casu Marquar. de iur. mercat. lib.* 2 *cap* 13. *n.* 60. *Ro c. notab.* 92. *per tot Casareg. de commerc disc* 1. *n.* 64 *disc.* 3. *n* 1. *e* 2. *Ansald. de commerc. disc.* 70. *n.* 10.

ferti nella medesima (7), al quale indubitato principio hanno i Dottori aggiunta l' altra teoria, che se avanti il recupero della cosa perduta l' assicurazione è stata pagata, l' Assicurato ha la scelta o di ritenere il pagamento conseguito, o di restituirlo, e riprendere i propri effetti colla semplice refezione del danno in essi trovato, una delle quali strade avendo però scelto non gli è più lecito di variare il sistema (8). E questa è la disposizione universale del diritto delle Nazioni relativamente all' abbandono, o renunzia d' incerta. Questo diritto peraltro non impedisce alle Parti di convenire diversamente su quello soggetto, e di stipulare per conseguenza, che la cosa assicurata possa essere rilasciata agli Assicuratori ancora che il danno sia parziale, o procedente da caso fortuito, e di aggiungere, che in questi casi gli Assicuratori saranno obbligati di pagare l' intiera somma assicurata senza essere liberati col mezzo della semplice emendazione del danno (9). Giustissimi essendo tutti quei patti, che senza alterare la natura del contratto sono stati dalle Parti convenuti, e valutati per la sostanza del medesimo.

7. Venendo alle particolari disposizioni, le Leggi di Spagna all' Art. 29. prescrivono = In qualunque maniera accada = una perdita, naufragio, o scarico di bastimento, perchè = non abile a proseguire, sia nell' andare, o nel venire dall' = Indie; i Caricatori possono fare una renunzia agl' Assicu- = ratori di tutte le mercanzie registrate, eccettuato oro, ed = argento che anderanno, e verranno. E la perdita, il nau- = fragio, e il discarico essendo provati, i Sottoscriventi per = ordine del Priore, e Consoli faranno immediato disborso = di tutto quanto averanno assicurato. E non vi sarà nè ap- = pello, nè verun altro rimedio sul detto ordine per tal dis- = borso. =

(7) *Santern. par.* 4 *n.* 45 *Rocc not.* 34. *e* 50. *Casareg. disc.* 1. *num.* 151. *Emerigon ch* 17 *sect.* 1. §. 1.

(8) *Odd. cons.* 31. *n.* 26. *Rocc. de assec. notab.* 50. *n.* 174. *De Hev. de commerc. lib.* 3. *cap.* 14. *n.* 30. *Casar. disc* 3 *n.* 16. *Giurba observ.* 73 *n.* 9. *Rota di Genova dopo il Balduc. de ass.* 2

sec. dec. 9. *n.* 18. *Rota Fior. nel Tes. Ombros. tom.* 9. *dec.* 40 *n* 38 *e nella citata Liburnen. Assecurationis navis Hefforis* 26 *Junii* 1755. §. 2. *avanti l' Aud. Agnini.*

(9) *Casareg. disc.* 1. *num.* 57. *disc.* 3. *n.* 4. *Emerigon ch.* 17. *sect.* 1. §. 2. *sect.* 2. §. 7.

= prese da un nemico, o sono in altra maniera assolutamente = rubate, e perdute senza speranza veruna di recupero, = allora resta accordato all' Assicurato di abbandonare tali = navi, e mercanzie ad uso degl' Assicuratori; Il che fatto = in debita forma saranno accordati agli Assicuratori tre mesi = da questa intimazione per pagare le somme da essi assicurate. „

11. Le Ordinazioni di Roterdam nel ritolo dell' attuale refacimento delle perdite §. 50. stabiliscono „ Quando accade che le mercanzie, o bastimenti assicurati si perdono, = sono presi, rubati, o arrestati, allora l' Assicurato è obbligato di abbandonare queste mercanzie, o bastimenti al = benefizio degli Assicuratori prima che domandi di questi = alcuna sodisfazione. La cessione deve farsi con notificazione in scritto per mezzo del Messo della Corte marittima, altrimenti non sarà valida. „

= Essendosi perduta una nave, o renduta innavigabile, = o essendosi perdute le mercanzie, o rubate, o perite in = qualunque altra maniera assolutamente, e certamente senza = speranza veruna di recupero, allora la cessione deve farsi = immediatamente; Il che avrà finalmente luogo quando le = robe che vanno presto a male, o si guastano sono ritenute = da una Potenza superiore; altrimenti poi se vi fossero speranze, che il bastimento, o le mercanzie arrestate sieno = liberate, allora la cessione deve differirsi per qualche tempo, dopo che si sia data notizia del sinistro agl' Assicuratori per mezzo di persona di pubblico carattere, cioè se = questo è accaduto dentro l' Europa, o più là verso la = Barberìa, le Canarie, ed altre Isole all' intorno, o dentro = i limiti di queste, sei mesi, ma se a maggior distanza, = allora un anno intero = ed al §. 67. = ivi = Quando non = si sentono nuove di sorte veruna della nave, o delle mercanzie assicurate saranno stimate perdute, e l' Assicurato = avrà diritto di fare la cessione allo spirare di un anno, e = sei settimane dopo la partenza della nave in caso, che il = viaggio per cui era destinata non eccedesse i mentovati = limiti; ma se era destinata a maggior distanza, allora sarà = allo spirare di due anni. „

12. Le Ordinazioni di Amsterdam al §. 26. così dispon-

gono „ Se Re, Principi, Potentati, o Signori arrestassero, = ritenessero, o prendessero nei loro Paesi qualche nave assi- = curata, e che sia incerto se la medesima sarà restituita, = o no, o ancora se possa avvenire incapace di terminare il = il suo destinato viaggio, allora i Proprietarj, e Noleggia- = tori, che si son fatti assicurare saranno obbligati ritenere = per sei mesi la proprietà delle navi arrestate, e le mercan- = zie preziose siano quelle comprese, o no prima che ab- = bandonino i loro effetti; cominciando i detti sei mesi dal = tempo che averanno dato la norizia alla maggior parte de- = gli Assicuratori che sono sul luogo per il Messo della = Camera di Sicurtà, il quale darà questa notizia. I quali = sei mesi saranno il tempo accordato se il caso è accaduto = in Europa, e nei confini limitati a tenore dell' artic. 29. „

13. Ed al §. 27. „ ivi „ Ma in quanto alle robbe, e = mercanzie grossolane, e peribili gli Assicuratori non saran- = no obbligati ad aspettare il predetto tempo di sei mesi = dentro i detti limiti, e dodici fuori, prima che l' abbando- = nino, ma possono procedere con i loro interessi in con- = formità delle circostanze, e condizioni delle loro robe, so- = lamente devono darne notizia come sopra alla maggior par- = te degli Assicuratori. Quando una nave assicurata è dive- = nuta innavigabile, o che le navi, o altre mercanzie assi- = curate sono rubate, prese dai nemici, o altrimenti guaste, = e perdute, o non vi sono speranze di recupero, gli Assi- = curatori possono abbandonare tutte queste navi, o mercan- = zie a benefizio degl' Assicuratori; E ciò essendo debita- = mente fatto, gli Assicuratori averanno tre mesi dopo l'in- = timazione per somministrare il pagamento della somma da = essi assicurata. „

14. Le Ordinazioni di Francia Artic. 42. così dispon- gono su questa materia „ Quando l' Assicurato riceve l' av- = viso della perdita di una nave, o delle mercanzie assicu- = rate della detenzione di Principi, o di qualunque altro = accidente per cui gli Assicuratori sono responsabili lo si- = gnificherà loro, e glielo farà sapere subitamente, prote- = stando che ne farà loro una cessione, o abbandono a suo = tempo; l' Assicurato in luogo di questa protesta può in = una volta fare la sua cessione, e abbandono, e citare gli

= Assicuratori a pagare la somma assicurata come stipulata = dalla Polizza; se il termine del pagamento non è fissato = dalla Polizza l'Assicuratore sarà obbligato di pagare la Si- = curtà tre mesi dopo l'intimazione dell'abbandono. In ca- = so di naufragio, o dare in terra l'Assicurato può procu- = rare, e lavorare a salvare le mercanzie senza pregiudicarsi = in quanto a qualunque cessione, o abbandono che possa = fare in appresso. Gli saranno ancora rifatte le spese, il = conto delle quali gli sarà creduto sul suo giuramento all' = ammontare della valuta di quel che sia salvato. Non si = farà cessione veruna, nè abbandono, se non in caso di = presa, naufragio, dare in terra, detenzione di Principi, o = dell' intiera perdita delle robe assicurate. Tutti gli altri = danni saranno reputati *avaria*, la quale sarà accomodata = tra gli Assicuratori, e l'Assicurato secondo i loro diffe- = renti interessi: Non si farà cessione veruna, nè abbando- = no di una parte di qualunque interesse, ritenendo il rima- = nente. Nè si domanderà avaria veruna se non eccede uno = per cento. Tutte le cessioni, o abbandoni, come pure = tutte le domande in virtù della Polizza saranno fatte co- = me segue:

= In sei settimane per le perdite che accadono sopra le = Coste del Paese dove la Sicurtà fu fatta.

= In tre mesi in altre Provincie del nostro Regno.

= In quattro mesi sulle Coste d' Olanda, Fiandre, ed = Inghilterra,

= In un anno in Spagna, Italia, Portogallo, Barberia, = Moscovia, e Norvegia. Ed in due anni per le Coste di = America, Guinea, Brasile, ed altri Paesi lontani, quando = questi termini saranno scaduti le domande degl' Assicurati = non saranno più ammesse. Sopra la detenzione di Principi = non si farà la cessione, o abbandono, prima di sei mesi, = se ciò accade in Europa, o Barberia: Se in un Paese più = lontano, in un anno, da cominciare ambedue dal giorno = della notificazione agl' Assicuratori di tal detenzione &c. = Se però le mercanzie trattenute sono di una natura peribi- = le, si può fare la cessione, o abbandono sei settimane do- = po, se sono trattenute in Europa, o in Barberia, e tre = mesi dopo, se in un Paese più lontano dal giorno della no-

= tificazione agl' Assicuratori di tale trattenimento.

= Se una nave è fermata per nostro ordine in qualun= que Porto del nostro Regno prima che sia cominciato il = viaggio, gli Assicurati non abbandoneranno, nè cederanno = i loro effetti agli Assicuratori a cagione di questa detenzione. L' Assicurato quando fa la sua cessione, o abbandono sarà obbligato di dichiarare tutte le Sicurtà che ha = fatto, e qual denaro abbia preso a cambio marittimo sotto = pena di rendere nulle le sue Sicurtà „ ed al §. 60. „ Dopo fatta la cessione, o abbandono gli effetti assicurati appartterranno all' Assicuratore, il quale non differirà il pagamento delle somme assicurate sotto il pretesto di aspettare il ritorno della nave. „

15. Il *Valin* commettando questa parte dell' Ordinanza della Marina di Francia (10) rileva, che l' obbligo ingiunto agli Assicurati di subito notificare agl' Assicuratori il sinistro, con la protesta di fare a tempo, e luogo la rinunzia d' incarta, o l' abbandono, è giusto, e coerente a quella buona fede, che richiede la natura di questo Contratto, e per cui l' Assicurato non deve lasciare ignorare cosa alcuna all' Assicuratore di ciò che riguarda l' assicurazione; ma che tuttavolta questo termine *subito* non deve esser così preso a rigore, ma regolato da quell' equità, che ha luogo in tutte le operazioni dei Negozianti.

16. Rileva altresì, che secondo la pratica dei Tribunali di Francia la cessione, o abbandono può esser fatto egualmente nel tempo stesso, che si dà l' avviso del sinistro; ma ciò non è assolutamente necessario: E siccome importa bene spesso all' Assicurato di non fare inconsideratamente un abbandono, che a lui faccia perdere la proprietà di una cosa assicurata, l' Ordinanza accorda la facoltà di protestarsi di fare l' abbandono, o la renunzia, quando vi sia il bisogno, all' oggetto che egli possa prendere cognizione dello stato di tutte le cose, e non vi sia costretto a determinarsi, che dopo pienamente conosciuta la causa. L' esperienza ha fatto evidentemente conoscere quanto facilmente restar possono pregiudicati quei Commercianti, che con troppa legge-

(10) *Valin lib. 3. tit. 6. art. 42 Guidon de la mer ch. 7. art. 1. e 4.*

fezza renunziano alla loro proprietà; lochè ha aperto gli occhi ai Negozianti dei tempi nostri, che raramente cadono in questa inavvertenza.

17. Secondo la disposizione di quest'Ordinazione l'Assicurato può prendersi qualunque premura per il recupero degli effetti naufragati, senza che perciò resti pregiudicato dal potere in seguito devenire all'abbandono, o cessione dei medesimi agli Assicuratori, e ciò sebbene egli non abbia alcun interesse particolare alla salvazione di tali effetti, cioè a dire sebbene gli effetti assicurati non superino la somma stata assicurata; Poichè in tal caso l'Assicurato si considera di avere agito, ed agire in nome dei suoi Assicuratori, dei quali in questa parte è riguardato dalle Leggi come Procuratore nato, e perciò resta nella piena libertà di fare a suo tempo la renunzia col peso di render conto di ciò che ha operato, e col vantaggio di farsi abbonare le spese incontrate in tali operazioni (11). E così decise l'Ammiraglità di Marsilia con Sentenza del 27. Luglio 1758. proferita a favore del Sig. Bartolommeo Bensa Procuratore di un certo Capitano Ghiglino, nonostante che gli Assicuratori promovessero l'eccezione che poteva darsi il caso che il Capitano rimanesse contento del recupero da se stesso fatto alla Nuova York; quál Sentenza fu confermata dal Parlamento di Aix nel 3. Marzo 1759.

18. E relativamente al rendimento di conto, o al rimborso da farsi all'Assicurato delle spese da esso asserte fatte per il recupero, senza l'obbligo di alcuna giustificazione, fu giudicato per Sentenza della stessa Ammiraglità di Marsilia del dì 27. Gennaio 1750. Osservando unicamente a questo proposito il celebre *Valin* (12), che il rimborso delle spese deve essere limitato al valore degl'effetti recuperati, a meno che gli Assicuratori non abbiano accordato (come spesso accade) un mandato speciale per procurare il recupero, poichè allora in vigore di tale atto sono essi indistintamente tenuti ad indennizzarlo di qualunque spesa, senza aver riflesso se il recupero sia equivalente alla spesa medesima.

(11) *Valin loc cit. art* 45 *Pothier* n. 127. *Emerigon ch.* 17. *sect.* 7.

(12) *loc. cit art* 45. *in fin. Emerigon ch* 17. *sect.* 7.

19. Le Leggi marittime di Prussia al Capitolo 6. delle Sicurtà Artic. 25. così dispongono „ In caso che una nave, = o carico sieno arrestati da qualche Potenza forestiera, o = che il Padrone sia costretto a renderlo, e così sieno impe- = diti di proseguire il viaggio, o resa la nave inabile al Ma- = re; La Parte assicurata, se il ritardo accade in Europa, = aspetterà sei mesi dal tempo che riceverà tale avviso, ed = un anno intiero se in qualche altra parte del Mondo, pri- = ma di abbandonare, o cedere all' Assicuratore le robe as- = sicurate, e domandarne il pagamento.

= L' Assicuratore dopo data la notizia del seguito vi = sia, o non vi sia speranza di recuperare le robe ritenute = ne farà il pagamento dentro quattro settimane.

= In caso che durante l'arresto, o altro impedimento le = mercanzie possino levarsi dal bastimento trattenuto, e por- = tarsi ad un altro, che non è arrestato, e così inoltrarsi al = Porto dove debbano consegnarsi agli Assicuratori, o loro = Agenti, se nò gli Assicurati, o Proprietarj devono ciò fa- = re per quanto possono a tutto azzardo, e spese di detti = Assicuratori, e senza danno delle mercanzie assicurate; = intanto deve dare uno all'altro notizia di tale accidente = senza veruna dilazione, e ciò particolarmente riguardo a = quelle robe, le quali non ammettono in verun conto, o = non convenientemente il termine accordato, ma sono più = soggette dell'altre a deteriorare, come sarebbe grano, vi- = no, frutti, e simili, le quali in caso che non possino pre- = stamente, o senza una considerabile dilazione esser rila- = sciate, e inoltrate al proprio luogo, possono cedersi, e tra- = sferirsi immediatamente dopo la notificazione di detti im- = pedimenti a rischio, e disposizione degl' Assicuratori; Ed = in questo caso non vi è bisogno di aspettare i diversi ter- = mini specificati negl' Articoli precedenti. „

20. Ed al §. 27: „ In caso che la Parte, che si fa as- = sicurare non ricevesse veruna nuova della nave, o mercan- = zie assicurate, e se essendone ricercata, ne può prestare = giuramento, cioè che dopo la partenza della nave per un = viaggio, accordando sei mesi dentro il Mare di Levante; = un anno al di là dal Sud dal Capo North allo Stretto di = Gibilterra; un anno e mezzo al di là, o sopra il Medi-

= terraneo fino al Golfo di Venezia; e due anni a maggior
= distanza, non ha ricevuto nuova alcuna della nave, o mer-
= canzie assicurate, le medesime saranno allora credute per-
= dute, e l' Assicuratore dentro quattro settimane dopo la
= notificazione del seguito, sarà obbligato a fare il proprio
= pagamento. La Parte assicurata è parimente obbligata di
= trasferire intieramente la nave, e le mercanzie perdute
= all' Assicuratore, secondo il regolamento degli articoli 22,
= e 24. „

21. Le Ordinazioni di Amburgo hanno fatto un titolo espressamente relativo all' abbandonare la nave, o mercanzie agli Assicuratori. In esso viene determinato, che se una nave destinata per qualunque Porto situato dentro i limiti dell' Europa viene a mancare, e che non si abbia veruna contezza dentro tre mesi al più dopo il tempo solito, che tali navi compiscono il loro viaggio, questa allora può darsi per perdura, e l' Assicurato è in libertà di abbandonare le navi, e le mercanzie che sono a bordo, e di chiedere agli Assicuratori il pagamento delle somme che hanno assicurate, e firmate, e questi saranno obbligati di pagare la perdita a ragione di 92 per 100 al terminare di due mesi dal tempo che ne sarà data loro tal notizia dall' Assicurato per mezzo di un Mediatore giurato, o dello Spedizioniere delle sicurtà, ed avarie. Se uno, o più degli Assicuratori facessero difficoltà di pagare nel tempo limitato di sopra, allora l' Assicurato deve pazientare per un anno e due mesi intieri dal tempo che partì la nave, allo spirare del qual termine l' Assicuratore deve pagare l' intiera perdita di 100 per 100, senza veruna deduzione, ed intanto sarà obbligato di dar sicurezza all' Assicurato, se questo la ricerca. Il metodo medesimo come è detto sopra, sarà osservato riguardo alle navi destinate all' Indie occidentali, o altri Luoghi fuori di Europa, se non che dovrà aspettarsi un tempo più lungo in proporzione alla situazione, e distanza dei Luoghi. In altri casi non è permesso all' Assicurato di abbandonare una nave, e le mercanzie che sono assicurate, ma deve fare tutte le sue maggiori diligenze per evitare qualunque danno, per conservare la nave e le mercanzie, e per promuovere il loro vantaggio. Nessuna Persona può abbandonare mercan-

zie soggette a guastarsi; ma quando per esempio una nave dà in terra, o è presa e ritenuta, e le mercanzie sono già guaste per l' avanti, e divengono così cattive in appresso, che non vale la pena, nè la spesa di tenerle più lungamente, allora l' Assicurato deve darne notizia agli Assicuratori, e prender la loro opinione sopra di ciò, e regolarsi secondo quello di cui converranno insieme fra loro: Ma quando gli Assicuratori non possino accordarsi sopra questo capo coll' Assicurato, questo è allora in libertà di far distendere un certificato, attestato da Persone esperimentate con loro giuramento, della condizione in cui hanno trovate le robe danneggiate. E se da questo apparisce, che non se ne trovò parte veruna sana, o che la parte sana non valeva la pena di farla asciugare, rimpacchettarla, o trasportarla, allora l' Assicurato o può vendere le robe, o domandare la perdita che soffre agli Assicuratori, oppure chieder loro il pagamento dell' intera perdita, senza aspettare la vendita, e lasciar loro, o abbandonare le robe danneggiate.

22. Nel Regolamento di Svezia all' articolo 11 viene espressamente stabilito, che non sarà lecito di abbandonare navi, o mercanzie assicurate, mentre che possa il tutto, o parte esser salvato, reclamato, o rilasciato; ma l' Assicurato è obbligato, al rischio e spese dell' Assicuratore, di fare tutte le diligenze possibili per salvare le navi, e le mercanzie, e di aver cura, e promuovere la conservazione di queste, e l' interesse dell' Assicuratore.

23. Quando una nave assicurata, destinata a Luoghi dentro l' Europa, o a Porti nel Mediterraneo, nell' Arcipelago, Levante, la Costa di Barberia, l' Isole Canarie, e Madera, resta fuori un anno ed un giorno, oppure dentro i Mari di Levante sei mesi, senza averne la minima nuovità, allora può credersi perduta, ed è in facoltà dell' Assicurato di abbandonare la nave, ed il carico (13). Se il Luogo è in maggior distanza di qualunque di quelli sopra mentovati, l' Assicurato sarà obbligato di aspettare l' avviso per due

(13) *Binkersoek qu. iur. priv. lib. 4. cap. 16. n. 3. Henric. Cocc. disp. 86. de assec. Grot. de iurisp. Holland. §. 63. n. 4. p. 158. Kurick diatr. de assec. v. assecuratio non subsistit. Casareg. de commerc. disc. 1. n. 153.*

anni, ed allora solamente sarà in libertà di cedere la nave, ed il carico, e domandare il pagamento. Se una nave, o un carico sieno arrestati, o ritenuti da ordine supremo, se questo accade in Europa, ed in uno dei Luoghi specificati nella precedente Sezione, e se sia incerto se, ed in quanto tempo possa essere rilasciata, o se possa essere renduta inabile a proseguire il destinato viaggio, l' Assicurato, sei mesi dopo aver notificato il caso occorso all' Assicuratore, ha l' autorità di abbandonare la nave, ed il carico, sebbene il processo cominciato sopra di ciò nell' altro Luogo, non sia ancora portato a termine: Può ancora far questo dentro tal tempo, quando per decreto autentico di una propria Corte di giustizia possa provare, che la nave, ed il carico sono irrecuperabili, ed in questi casi può dimandare il suo pagamento due mesi dopo; ma se ciò accade fuori dei limiti dell' Europa, il tempo deve esser doppio prima che l' Assicurato possa abbandonare la nave, o il carico: L' Assicurato però è obbligato dentro questo tempo usare ogni possibile cura, e diligenza per il rilascio della nave, e del carico. Le mercanzie facili ad esser danneggiate, non devono essere abbandonate dall' Assicurato, se non nel caso prescritto.

24. E dopo aver disposto ciò che convenga fare all' Assicurato nel caso di trattenimento delle mercanzie facili a guastarsi, le quali perciò restino danneggiate, all' articolo 7 così conclude: „ Se accade che queste mercanzie sieno in = una nave presa, ma che l' Assicurato, e suoi Agenti, o = il Padrone medesimo vogliano correre il risico di prender- = ne cura, ed aspettare nella maniera predetta sei mesi dopo = il giorno in cui furono prese, o più presto, cioè al pro- = vare che sono state condannate per un decreto giudiciale, = o intieramente guaste dall' essere state prese, possono far- = lo, o abbandonarle all' Assicuratore come perdute, ed egli = deve buonificare all' Assicurato la perdita sofferta in queste = mercanzie. „

25. Le Costituzioni della Compagnia di Danimarca stabiliscono all' articolo 10, che una nave assicurata divenendo inservibile, o essendo insieme con le mercanzie saccheggiata, presa, e ritenuta dai nemici, senza veruna speranza di poterla recuperare, l' Assicurato può abbandonare quella nave,

o mercanzie agli Assicuratori, sopra di che, in caso che i danni sieno firmati da Cristiani, la Sicurtà resta pagata dentro tre mesi. Una nave assicurata, essendo ritenuta da Potentati, o Stati per trasporto &c. o per qualunque altro caso impedita, o resa incapace di proseguire il suo viaggio, vi sieno, o non vi sieno speranze del suo rilascio, se ne darà per tempo chiara notizia agli Assicuratori, e l' Assicurato, quanto più presto, tanto meglio farà a disporre con sollecitudine delle mercanzie guastabili, giacchè l' Assicurato non può abbandonarle che dentro sei mesi se sono in Europa, e se fuori di Europa in mesi dodici.

26. Le Ordinazioni di Bilboa articolo 30 stabiliscono, che quando accade una perdita, o sinistro alla cosa assicurata, e che l' Assicurato ad un tale avviso voglia farne cessione, o rilascio in favore dell' Assicuratore, o Assicuratori, dovrà farlo senza la minima dilazione, e nella Corte del Consolato di questa Città; ed essendovi gli Assicuratori, lo farà loro noto giudicialmente, affinchè se lo stimano proprio possano riparare, o nominare Persona che per essi assista al recupero: Ma se gli Assicuratori son fuori, l' Assicurato medesimo deve costituirsi loro Rappresentante, con l' autorità del Priore, o dei Consoli, il quale abbia cura, recuperi, e salvi quanto resta abbandonato, senza pregiudizio alla cessione fatta, nè al diritto che averà nell' uno, e nell' altro caso di avere un ricorso contro gli Assicuratori che gli paghino i danni, spese e quel che ne seguirà inoltre. Non potrà farsi l' abbandono se non in caso di presa, naufragio, investimento, arresto di Principi, oppure dell' intiera perdita della cosa assicurata, ed accadendo altri danni, saranno contati solamente come avaria, la quale sarà regolata tra gli Assicuratori proporzionatamente ai loro rocchi. Non potrà farsi neppure l' abbandono, solamente di una parte delle mercanzie, col riservare il rimanente, ma bensì di tutte quelle che sono assicurate; neppure dello scaffo di un bastimento il quale non abbia sofferto danno in una parte essenziale, ed il quale può veleggiare. Quando s' intenda di fare la cessione, o abbandono a cagione di trattenimento di Principe, questo non potrà farsi se non sei mesi dopo, da contarsi dal giorno che l' arresto, o trattenimento fu notificato agli Assicuratori, e

ciò debba intendersi in qualunque Porto dell' Europa che ciò sia fatto; e quando fosse in America, o altri Luoghi egualmente remori, dovrà essere un anno, da contarsi come sopra, ma quando avesse avuto l' avviso con istrumento giustificativo, o che la nave è stata trovata inabile a proseguire il viaggio, o che le mercanzie per la maggior parte sono danneggiate. In questo caso può egli fare immediatamente detta cessione senza aspettare il termine prescritto.

27. Qualunque volta che per i motivi espressi nel numero precedente accade, che l' Assicurato deva aspettare li mesi sei, o un anno come è detto sopra per la predetta cessione, resta dichiarato ed ordinato, che se egli richiede all' Assicuratore una cauzione, o sicurezza per l' interesse assicurato, o per li danni che ne risulterebbero, questa gli sarà data immediatamente rispetto alla dilazione del derto termine; durante il quale, e fino alla terminazione, e fine dell' arresto, l' Assicurato sarà in obbligo di usare tutti li mezzi necessarj per ottenere la libertà, o il discarico della nave, e degli effetti assicurati, e trattenuti: E l' Assicuratore, o Assicuratori ancora, se si trovano in una situazione più vicina possono usare le medesime diligenze a benefizio comune, quando ciò loro convenga. Se nave alcuna, o bastimenti assicurati con mercanzie, o senza, saranno trattenuti (che Dio non voglia) per ordine di S. M. nei Porti del Regno di Spagna prima di cominciare il loro destinato viaggio, sarà giudicato che non possa farsene la cessione, ma piuttosto in tal caso la Sicurtà deve tenersi come nulla, l' Assicuratore, o Assicuratori restituendo il premio con lo sconto di mezzo per cento. Gli Assicurati debbono manifestare, e presentare agli Assicuratori i recapiti giustificativi del carico, e della perdita delle mercanzie dopo la loro cessione, prima che ne pretendino il pagamento, quando con una condizione espressa nella Polizza gli Assicuratori non sieno convenuti di liberare gli Assicurati da quest' obbligo. Quando accade che un bastimento, o mercanzie assicurate di andata, o di ritorno da qualunque Porto di Europa non comparischino nel Porto per cui son destinate, nè in verun altro, e che non se ne abbia avviso in un anno di contarsi dal giorno della sua partenza: In questo caso l' Assicurato se gli conviene,

può fare la sua cessione, e domandare all' Assicuratore l' ammontare delle cose assicurate, che questo deve pagare bonariamente, e puntualmente; e quando la navigazione sarà per qualunque Porto di America, ed altre Regioni egualmente distanti, si può fare il detto abbandono, e dimandare il pagamento di ciò che è stato assicurato nel termine di due anni da contarsi parimente dal giorno in cui la nave cominciò il suo viaggio; dopo che l' Assicurato, avendo abbandonato la nave, e le robe assicurate, queste debbono appartenere all' Assicuratore, o Assicuratori, senza che l' Assicurato vi abbia diritto veruno, sebbene arrivassero felicemente al destinato Porto: Ed il detto Assicuratore, o Assicuratori non possono per qualunque motivo, o pretesto tralasciare di sodisfare, e pagare secondo il convenuto tutta la valuta, ed ammontare di quel che ciascuno avrà assicurato, tanto che nessuno può scusarsi in veruna maniera dal compire a quanto li tocca.

28. La Legge Veneta del 1771 all' articolo 12 prescrive, che qualunque renunzia che venisse fatta ad ogni cancello dagli Assicurati agli Assicuratori nel caso di sinistro, dovrà immancabilmente dalla Persona, che questa negli atti suoi registrasse, essere presentata dentro il termine di un mese al Notaro Attuario del Magistrato dei Consoli, affinchè abbia a custodirla in filza a parte, per quei lumi, e cognizioni che in seguito occorressero. E nell' articolo 7 delle Polizze pubblicate, ed approvate con detta Legge, viene espressamente stabilito: „ Accadendo alcuno delli casi per li = quali sono gli Assicuratori obbligati, dovranno gli Assicu- = rati notificare ad essi il successo in forma pubblica, e le- = gale, e renunziarli ogni ragione nel recupero fatto, e da = farsi delle cose assicurate proporzionatamente alle somme, = con libertà però agli Assicuratori stessi, al Capitano, = Agenti, e Commessi loro di agire, e spendere per il re- = cupero, a conto anco degli Assicuratori, fino a che prov- = vedano di concerto con chi ha interesse nel bastimento, = (o nelle mercanzie) in tutto, o in parte scoperto di Si- = curtà, onde lo speso, e il recuperato resti a rata porzione = recuperato. „

29. Premesse queste particolari disposizioni relativamen-

te alla renunzia d' incetta, fa d' uopo discendere ad esaminare in quali casi sia luogo alla medesima allorchè si tratta di mercanzie, si tratta di bastimento, giacchè non tutti i casi disgraziati possono chiamarsi veri sinistri, e per conseguenza molte volte, come ho in principio accennato, gli Assicuratori possono esser tenuti piuttosto all' emenda del danno, che al pagamento dell' intiero: E sarebbe cosa assai grave che gli Assicuratori, potessero per ogni lieve danno essere obbligati a ricevere la renunzia delle cose assicurate, e pagare un valore, che forse non è quello che intrinsecamente valeva il risico al tempo dell' eseguito contratto. L' azione della renunzia all' incetta relativamente alle mercanzie ha luogo allorquando segue alla nave uno di quei casi, che si chiamano dagli Scrittori sinistri maggiori, e dei quali si è parlato con distinzione nella Parte quinta del presente Trattato, e precisamente nei Titoli dell' arresto, delle prese, e dell' investimento delle navi, rilevando in quali circostanze possa esser fatta, ed in quali altre non competa agli Assicurati, che la semplice azione del danno. Poichè l' equità mercantile, la disposizione di ragione, e la pratica del Commercio non permettono che si abusi della favorevole disposizione delle Leggi stabilite unicamente per riparare il danno, e se ne confonda le azioni per ricavarne profitto in pregiudizio del terzo.

30. Quindi è, che non vi è nella materia di assicurazione una massima generalmente più sicura, ed incontrastabile di quella che l' abbandono della cosa assicurata all' Assicuratore, che nell' atto che si fece responsabile di tutti i pericoli, e danni della medesima, non ebbe nè la premeditazione, nè l' animo di effettuarne con questo mezzo l' acquisto, viene ad essere un esterno odiosissimo rimedio, al quale opponendosi chi assicurò con dichiararsi pronto a riparare il danno della cosa assicurata, merita tutto il favore delle Leggi, e dei Tribunali, secondo il parere di tutti i più accreditati Scrittori in queste materie (14).

(14) *Valin des assur. livr. 3. tit. 6. art 46. p. 100.* „ On comprend qu il est de l'interêt des Assureurs de reduire en avaries autant qu' il se pourra, tous les dommages arrivés au navire, & aux Marchandises de son chargement, parce que l'Assurance, ne les obligé pas de faire

31. Dal che ne segue, che qualunque volta resta alcun dubbio se l' Assicurato abbia dimostrativamente conclusi gli estremi abili per legittimare la renunzia dell' incetta, questo dubbio è sufficiente ad escluderlo, perchè dovendosi provvedere all' interesse dell' Assicuratore, che è quello che resta in danno, l' equità, e la retta interpetrazione delle Leggi persuadono che deva abbracciarsi piuttosto il sistema della refezione del danno coll' azione dell' avaria, che con l'altra della renunzia all' incetta; poichè in vigore della prima si rifonde all' Assicurato tutto il danno, senza sottoporre l' Assicuratore al risico di comprare il soggetto assicurato ad un prezzo arbitrario, e forse esorbitante (15), come conclude la Rota Fiorentina nella *Liburnen. Assecurationis del* 28. *Agosto* 1683. *av. l' Aud. Maraffi* in Causa De Faro, e Assicuratori, che è la nona in ordine nella Raccolta delle Decisioni marittime impressa in Pisa.

32. Una tale proposizione si desume dalla certissima regola di ragione, che è stata generalmente ricevuta dai Dottori, e dai Tribunali, che non seguendo cioè la perdita intiera, delle merci assicurate, gli Assicuratori non sono tenuti all' intiero pagamento delle somme assicurate, ma alla refezione del danno alle medesime avvenuto, talchè l' Assicu-

bon de la valeur donnée au navire ou aux effects indistintement; mais seulement de reparér les pertes, & les dommages qu'ils pourront soufrir par fortune de mer „ *Guidon de la mer ch. 7. art. 1. Emerigon des assur. ch. 8. sect. 1.* „ Il suffit selon le droit des gens que les Assureurs payent l'indemnité de la perte ou du dommage sans qu'ils soient obligés de devenir proprietaires d'une chose, qui ne leur appartenoit point. Car l' Assurance n'est pas de sa nature un moyen d'acquerir; Il est dans l'ordre que ces pertes ou les dommages soient reparés par les Assureurs, qui s' en sont declarés responsables. Mais il n'est pas dans l'ordre que les Assureurs soient forcés a devenir proprietaires d'une chose dont ils s' etoient rendù simples garans. Voila pourquoi le Guidon observe tres bien que le relaissement est un remede extreme „ *Pereira de Castro dec. 56. num. 10.*

(15) *Valin loc. cit. Santern de assec. par. 3. n. 41. Strace. de assec. gloss. 6. n 1. Rocc. de assec. notab. 31 Rocc. disp cap. 97. n. 39 Mans. cons. 519. in fin. Binkersoek qu. iur. priv. lib. 4. cap. 5.* „ factæ sunt leges de assecurationibus ut fraudibus occurratur: & nisi has religiosissime custodiamus, ne quibus & fraudibus aperitur janua factæ sunt præterea ut Assecurati serventur indemnes non ut lucrum faciant. „

rato resti pienamente indennizato, ma non faccia un lucro a danno degli Assicuratori (16).

23. Onde non ostante qualunque abbandono, o cessione detta dagl' Italiani *renunzia all' incetta* molti sono i casi nei quali gli Assicuratori non sono tenuti all' intiero importare delle mercanzie, ma unicamente alla refezione del danno: Poichè la renunzia all' incetta, la quale di sua natura importa un abdicazione di dominio delle merci assicurate, una traslazione di quello negl' Assicuratori per la somma, e rata assicurata (17), non porta però l' obbligo negl' Assicuratori di emendare il danno agl' Assicurati, oltre la vera quantità in cui l' hanno risentito quando non si tratta di sinistro totale, o non vi sia un patto espresso, o una Legge in contrario, che comandi di pagarsi dagl' Assicuratori l' intiera somma, buonificandoli però il valore, o l' importare delle merci salvate, o del loro ritratto (18).

24. Quindi è che quando l' Assicurato non contento della refezione del danno sofferto agita in qualità di Attore per far dichiarare legittima la sua renunzia dell' incetta, e tratta perciò di ricavare un lucro dall' istessa causalità del proprio danno, deve come sostanziale estremo di questa sua odiosa azione dimostrare, e concludere, che il danno sofferto ascende a quella somma, che dalle Leggi è stabilita per

(16) *L. facienda* 8. *ff. arbor furtum cæs. L. cum emptor* 38. §. *deducto ff. de damn infecti. Santern de assec par.* 4. *n.* 44 46. *& seq De Hav de commerc nav cap.* 14. *n. ult. Loce n. de iur mar t. lib.* 2. *cap* 5. §. 11 *vers. subleyabitur assecurator, Battin. ad stat. ian.* §. *assecuratus in quocumque casu n* 1. *Morquard. de iur. mercat. lib.* 2. *cap* 13 *Rocc de assec. notabil.* 99 *per tot Ansald. de commerc. disc.* 70 *n.* 10. *Casareg de commerc disc.* 1. *n.* 120. *Sarf l c dec.* 162. *n.* 10. *la Rota Fior. in una Liburnen. Assecurationis del* 30. *Ottobre* 1700. §. *vel tandem n* 10. *av. l' Aud Lopez de Ullhoa, e Roveredo, e nella Liburnen. Assecurationis Navis Hellioris del* 26. *Sett.* 1755. *av il fu Sig. Aud. Agnini.*

(17) *Odd. cons.* 31. *num* 26. *Giurba observ* 73. *n* 9 *Mastrill dec.* 197. *n.* 10. *Muta dec.* 3. *n* 8. *Rot. Rom. dec.* 95. *n.* 16. *av Roxas.*

(18) *De Havix de commerc. naval. cap.* 14. *n.* 30. *Altimar de nullit. contract. rubr.* 1. *qu* 26 *n.* 233. *De Luca de credit disc.* 108. *n.* 11. *& seq. Casareg. de commerc disc* 3. *dal n* 1 *al n.* 8. *Rocc de assecur not.* 95. *n.* 308 *Mastrill. dec.* 197. *num.* 33 *e la Rota Fior. nella cit Liburnen Assecuration. del* 30. *Ottobre* 1700. *avanti Lopez de Ullhoa, e Roveredo n.* 27. *& seq.*

sufficiente per ripetere dall' Assicuratore non la refezione del danno sofferto, ma il giusto valore della cosa assicurata (19).

34. Il *Park* parla dell' abbandono al *Cap* 9 *pag.* 143 con tal precisione, e tanto coerentemente alle nostre Leggi, che mi son creduto in dovere di riportare la maggior parte di detto Capitolo: In esso dunque stabilisce le stesse massime sull' azione dell' abbandono competente all' Assicurato, ancorquando non sia seguita la perdita totale della cosa assicurata: purchè uno dei sinistri assunti dall' Assicuratore produca o la deperizione della maggior parte, o l' impedimento alla consegna nel luogo destinato. Perchè veramente la stessa voce *abbandono* fa nascer l' idea, che esista sempre qualche soggetto capace di cessione, e l' Assicuratore che lo riceve entra in tutti i diritti dell' Assicurato, ed ha un pieno diritto a tutti i vantaggi resultanti da questa situazione.

35. È però vero che la voce *abbandono* si rende vana, e che l' Assicurato se ne prevale anche in quei casi, che non vi è soggetto a cui appoggiarlo: Ma si spiega per la comprensione di qualunque diritto esercibile, di cui però l' Assicurato non è tenuto a garantire l' azione, quando il difetto non nasce dal fatto proprio.

36. La proprietà, e la giustizia di far l' abbandono in certi casi agli Assicuratori essendo indubitata, conviene esaminare in quali casi realmente, e con quali circostanze l' Assicurato possa usare di questo diritto.

Nelle questioni di questa natura l' opinione dei più dotti Scrittori deve esser sempre di qualche peso: Perchè queste non sono questioni di sistema positivo, o di Legge Municipale, ma di una importanza generale ed estensiva non confinata da alcuna particolare determinazione, ma fondata sopra il gran principio di ragione di Giustizia, e di Legge universale.

37. Quindi prende ad esaminare l' autorità del *Rocc. not.* 50, in cui si parla del diritto dell' Assicurato di riprendere la merce recuperata, anche dopo il pagamento del sini-

(19) *Cleirac us & coutum de la mer tit. de contr. d'ss assur. chap 7. Valin liv. 3. tit. du fret ou de nolis in ad art. 18. Casareg. de comm. disc. 17. n. 4. e 5. Merend. co nsr. iur. lib. 2 cap. 50. n. 21. Rocc. de assec. not. 54 e 92.*

stro, qualora la trovi in buon grado, o di ritenerne il prezzo esatto.

38. Ed esamina la proposizione del *Guidon de la Mer*, che ammette l' abbandono benchè non vi sia la perdita intiera, ma il danno superi la metà della valuta della cosa assicurata; ossia così impedito e rotto il viaggio, che la merce non sia bastante al pagamento del nolo.

39. Questa medesima idea conclude egli rispetto alle circostanze, che devono giustificare l' abbandono, pare che prevalga in quasi tutte le ordinazioni marittime: Ma non vi è Paese in cui i principj dell' abbandono siano più accuratamente definiti che in Inghilterra: E conviene osservare, che le Decisioni sopra le quali sono stabiliti i seguenti principj, sono della più grande autorità; giacchè esse non sono semplicemente private opinioni di uno speculatore, ma solenni, e deliberati Giudizj di un Giudice savio, e dotto dei Tribunali Inglesi: Giudizj emanati dopo matura discussione, e serio esame, e stabiliti sopra solida, e permanente base di ragione e buon senso.

40. Resulta da queste Decisioni, che il diritto all' abbandono nasce tanto nel caso di un danno, che riduca la merce a non aver valore, quanto nel caso, che per un' eguale inconveniente possa riguardarsi *la perdita come totale*.

41. Le istanze possono aver per oggetto, se il viaggio è impedito, o non vaglia la pena di proseguirlo: Se il recupero sia tale, che siasi salvata più di una metà: Se di più vi sia necessaria una spesa: Se l' Assicuratore non vuole impegnarsi a tutti gli eventi di supplire a questa spesa, sebbene questa eccede la valuta, o manchi il successo.

42. In queste e molte altre simili circostanze l' Assicurato si tira fuori, e abbandona, non ostante che vi sia luogo a qualunque recupero.

43. Egli è però certo, che vi sono delle circostanze nelle quali sarebbe contrario ad ogni principio di Giustizia, che fosse permesso all' Assicurato *l' abbandono*; Come quando la nave è presa, ma immediatamente si salva colla fuga, di modo che non abbia avuto ostacolo a terminare il viaggio; e se ella è stata presa, e istantaneamente riscattata, di modo che si riduca il danno solamente a perdita parziale;

in questi casi l' Assicurato non ha diritto di agire per il danno di perdita intiera. Deve ancora materialmente osservarsi, che il diritto dell' abbandono deve dependere dalla natura del caso al tempo che si promove l' azione, o sia al tempo che si offerisce l' abbandono, questa determinazione essendo fondata in quello che si è già detto sopra la natura del Contratto [illegible] le Parti: Perchè l' Assicuratore in un Contratto d' indennità non deve mai pagar meno della valuta della perdita, e un Assicuratore non deve guadagnar più di quello che perde.

44. Quindi per tutto quello che sopra è notato, sarà sufficientemente provato, che un Proprietario non può fare l' abbandono a meno che non vi sia stato un periodo del viaggio in cui siasi fatto luogo alla perdita intiera: E quando non è stato rotto il viaggio, o perduta la cosa assicurata, e il danno sofferto liquidato che si ammonti alla metà della valuta, il Proprietario non avrà diritto di procedere *all' abbandono*.

45. Nell' anno 1744 era stata fatta una Sicurtà sulla nave *il successo* da Londra per Bermuda e sino alla Carolina: La nave fu presa da un Corsaro Spagnolo, e poco dopo ripresa da un Corsaro Inglese, e portata a Boston nella nuova Inghilterra, dove non comparve alcuno a dar sicurezza, o a corrispondere per la metà del diritto di salvaggio spettante a quelli, che l' avevano ripresa, onde fu condannata, e venduta da quella Corte di Ammiraglità. Quelli che l' avevano ripresa furono pagati della metà ad essi spettante, e il resto del denaro rimase nelle mani degli Officiali di quella Corte. L' Assicuratore promosse l' azione contro l' Assicurato, ed ottenne un decreto favorevole: L' Attore produsse un recapito, sostenendo la presa essere fraudolenta, e macchinata dal Capitano, e fece istranza per un' ordine di sospensione di procedere secondo la Legge.

46. Si sosteneva dall' Assicuratore, che quando ancora la presa non fosse stata fraudolenta pure l' Assicurato non aveva diritto di repetere più della metà della valutazione fatta nella polizza, secondo un decreto dell' anno 13 di Giorgio secondo C. 4. f. 18, che dà al Proprietario la cosa salvata col solo diritto di riceverla dalli Officiali dell' Ammiraglità;

e che l' Assicuratore non ha obbligo di pagare niente di più della perdita realmente sostenuta, la quale non poteva determinarsi fino a tanto che l' Assicurato non avesse liquidata, ed esatta la tangente, che era rimasta a suo favore in deposito dal salvaggio.

L' Assicurato nelle sue risposte giurò, che egli aveva offerto, e che nuovamente allora era in disposizione di abbandonare il suo interesse all' Assicuratore nel benefizio del recupero, e che gli avrebbe dato ogni opportuno mandato per farsene riconoscere.

47. Lord Cancelliere Hardwicke dichiarò, che questo non era caso di sospendere l' esercizio della Legge, e che si faceva luogo all' abbandono.

48 L' altro caso che riporta è quello di una Sicurtà da Monferrato a Londra sopra la nave *speranza e suoi noli*. L' *Assicurato* agiva coll' azione dell' *abbandono* per la *perdita intiera*. L' Assicuratore insisteva, che egli non avesse altro diritto di agire, che per la refezione del danno in *avaria*. Il Giudice di prima Istanza decise per la perdita intiera; e sulla istanza di una nuova trattativa le circostanze del caso comparvero come segue: La nave viaggio facendo fu predata nel 23 di Maggio . . . . da due Corsari Americani, i quali presero il Capitano, tutto l' equipaggio, e parte del carico che consisteva in zucchero. Ella fu poco dopo ripresa e condotta alla nuova York, ove il Capitano arrivò nel 23 di Giugno, e ne riprese il possesso, trovando mancante una parte del carico; il resto molto danneggiato, e la stessa nave che faceva acqua, ed era in così cattivo stato che non poteva resarcirsi senza essere intieramente discaricata. I Proprietarj non avevano in nuova York magazzini, nei quali potessero essere depositati gli zuccheri nel tempo della reparazione della nave; nè alcuno Agente o Corrispondente, che desse consiglio, o direzione al Capitano, nè vi era più alcuna parte dell' equipaggio. Il solo metodo che ci era per pagare il salvaggio, che ascendeva alla valuta di quaranta casse di zucchero era la vendita di una parte del carico, o della nave. Il Capitano non aveva cognizione delle Sicurtà. Se egli riparava la nave la spesa ascendeva a più di cento lire sterline sopra l' importare dei noli. Vi era in quel tem-

po un' embargo sopra tutti i bastimenti a nova York fino al 27 Decembre; e per la destinazione della sua nave, egli doveva arrivare a Londra in Luglio. In queste circostanze essendosi consultato con i suoi Amici alla nuova York risolvè sopra la loro opinione, e la propria di vendere nave e carico, come il migliore, e più prudente espediente per il bene dei suoi interessati. Il carico fu in conseguenza venduto, e pagato. La nave fu subito contrattata, ma la persona che aveva convenuto di acquistarla se ne andò, e il Capitano la lasciò in una piccola Baia vicino a nova York, e se ne tornò in Inghilterra, dove arrivò nel Febbraro successivo, e dette notizia all' Assicurato di tutto quanto era accaduto, e questo fu il primo avviso che egli ne ebbe, e immediatamente reclamò dagli Assicuratori il sinistro come perdita intiera coll' offerta dell' abbandono. Lord Mansfield dichiarò, che era stato ben giudicato in prima Istanza di avere il Capitano preso il miglior partito per il benefizio degl' Interessati, e che doveva accordarsi la dichiarazione di sinistro come perdita intiera. E questo sentimento fu confermato coll' unanime consenso.

49. Questo uso ha molta analogìa con quanto accadde nel 1798. al Capitano Westromach della nave Atlante; ed al Capitano Roldquist della nave Carolina, che ambedue si trovarono nel caso di vendere parte del carico per liberarsi dagli arresti, e per ripararsi: Nei quali casi decisi dal Tribunale dei Consoli del Mare di Pisa, il primo con Sentenza del 20. Febbraio 1798, ed il secondo con Sentenza del 20. Aprile 1798, fu egualmente proceduto col mezzo di dichiarare avvenuto il sinistro, e proceduto per via di liquidazione di recupero al reparto in avarìa tra gli Assicuratori, e l' Assicurato per il suo scoperto delle mercanzie condotte al Porto del destino.

50. Nell' anno 1760. su nave Selby valutata in Polizza per lire 1200. sterline, un parzionevole della medesima si fece assicurare per lire 100. sterline dalla Virginia, o Maryland a Londra, e fino a che sarebbe stata all' ancora 24. ore dopo il salvo arrivo. La nave arrivò felicemente alla Virginia, dove caricò 192. casse tabacco per Londra. Nel 28. Marzo partì, e fece vela dalla Virginia per Londra, e

nel 6. Maggio successivo proseguendo il suo viaggio fu presa da un Corsaro Francese nominato l'Aurora di Bajonna. Al tempo che fu arrestata la nave Selby aveva al suo bordo nove uomini di equipaggio: Il Corsaro Francese messe a bordo il Capitano di presa, ed altri Marinari per condurla in Francia: E viaggiando per quel destino nel 23. del detto mese di Maggio fu ripresa dalle mani del Corsaro da un bastimento da Guerra Inglese, e in conseguenza mandata a Plymouth, dove arrivò il 6. del successivo Giugno. L'Assicurato vivendo a Hull, subito che fu informato di quanto era accaduto a questa nave scrisse una lettera al suo Agente in Londra nel 26. Giugno detto, incaricandolo di notificare all'Assicuratore il sinistro, e offerire l'abbandono di ogni interesse: Lochè avendo fatto l'Assicuratore rispose, che non accettava la renunzia d'incetta, ma che era pronto a pagare il salvaggio, e tutte le altre perdite, e spese sofferte per dependenza della Presa. Nel 19. Agosto la nave arrivò nel Porto di Londra di ordine dei Proprietarj del carico, e dei recuperatori, non avendo essa sofferto alcun danno dalla Presa: L'intiero carico della detta nave fu rilasciato ai suoi Noleggiatori nel Porto di Londra, che pagarono il nolo senza pregiudizio. La questione dunque proposta alla Corte fu, se nel 26 Giugno l'Assicurato aveva diritto di far l'abbandono, e di ripetere il sinistro come *perdita intiera*.

51. Dopo due trattative alla Barra, e dopo aver la Corte preso tempo a deliberare, la sua unanime resoluzione fu pubblicata dal Capo di Giustizia.

52. *Lord Manffield* premesse che l'Assicurato aveva giustificata come base della sua domanda per la dichiarazione del sinistro „ che per la presa la nave era intieramente = perduta per esso „: La questione è se l'Assicurato, che al tempo, che promove la sua azione, al tempo che fa la sua offerta di abbandono, al tempo che per la prima volta ha saputo l'accidente incontrato ha realmente sofferto una perdita parziale, possa repeterla come intiera.

53. Per sostenere l'affermativa gli Avvocati dell'Assicurato insistevano nei seguenti quattro punti: 1. Che per *la presa si cambia la proprietà*, e perciò la perdita è intiera; 2. Che ancor quando non si variasse la proprietà, pu-

re *la presa produce la perdita intiera*; 3. Che quando la nave fu condotta a Plymouth, particolarmente nel 26. Giugno, il recupero non era tale in verità, che potesse cambiare la perdita totale in avaria; 4. Supponendo anche ciò la perdita essendo stata una volta totale il diritto acquistato dall'Assicurato di recuperare l'intiero per mezzo dell'abbandono, non può distruggersi da un successivo evento.

54. Gli Assicuratori rispondevano al primo punto: Se il cambio della proprietà fosse del tutto materiale tra l'Assicurato, e l'Assicuratore non sarebbe ciò applicabile al presente caso; perchè le Leggi marittime d'Inghilterra non ammettono il passaggio, e la variazione della proprietà nel caso di Presa avanti la condanna: Ed ora per un'atto di parlamento il Gius di Postlimio continua per sempre. E' noto che molti Scrittori procedono tra l'Assicurato, e gli Assicuratori con qualche distinzione sul proposito di quando sia, o non sia variata la proprietà per la Presa accaduta, cosicchè dal nemico si trasferisca, a chi riprende, o al Compratore neutrale un completo diritto contro i primi Proprietarj: Ma le particolari opinioni riguardanti la traslazione della proprietà per la presa tra i primi Proprietarj, e il Recuperatore, o il Compratore neutrale, non possono servir di regola alla Decisione tra l'Assicurato, e l'Assicuratore in un Contratto d'indennizzazione per contrariare la reale verità del fatto. Lochè conduce a stabilire la risposta al secondo obietto proposto dall'Assicurato, che per la presa, finchè sussiste, la nave è intieramente perduta, subito che si ammette, che la proprietà in caso di ripresa, non è mai stata variata, ma ritorna ai primi Proprietarj.

55. Il terzo punto dipende, come ogni altra questione di questo genere, dalle particolari circostanze. In questo caso non deve necessariamente seguitarsi, perchè essendovi la *ripresa*, la *perdita* cessa di essere *totale*. Se il viaggio fosse stato rotto in modo, che non fosse stato in grado di proseguirsi: Se il salvaggio essendo alto, e le altre spese grandi, o se gli Assicuratori recusassero di soffrire tali spese, l'Assicurato avrebbe il diritto dell'abbandono. Ma nel presente caso il viaggio fu tanto lontano dall'essere impedito, che anzi fu felicemente terminato; il bastimento, ed il

carico furono intieramente salvi; la spesa occorsa non ammontò di gran lunga alla metà della valuta; e nel 26. Giugno quando la nave era a Plymouth, e fu fatta l' offerta dell' abbandono, gli Assicuratori si offersero di pagare tutti i danni, e le spese, che l' Assicurato avrebbe risentito in conseguenza della Presa.

56. Il solo argumento, che poteva favorire l' Assicurato era quello, che è in facoltà del Recuperatore di domandare la vendita dell' effetto ripreso per liquidare il salvaggio; nel qual caso la nave è messa fuori di grado di proseguire il viaggio: Ma ciò non essendo accaduto in questo caso, l' Assicurato recupera la sua proprietà, avendo aggiustato la spesa del salvaggio per un ottavo della valuta con il Recuperatore, col patto di condurre la nave in un Porto d' Inghilterra. Per il pagamento di questo l' Assicurato ha il suo diritto contro l' Assicuratore.

57. E' dunque chiaro, che nel 26. Giugno non ha la nave sofferta altra perdita per ragione della presa, che quella di un temporario ritardo, e della spesa che l' Assicurato si è offerto di pagare.

58. Può paragonarsi a questo caso quanto accadde alla nave Minerva Capitano Daniel Semelman Danese arrestata in Bastìa dagl' Inglesi, e poi dai Francesi, e liberata in Livorno con un salvaggio, e di cui fu proceduto alla liquidazione del Magistrato Consolare di Pisa con i principj sopra fissati nel Gennaio 1797: E quanto accadde alla nave Sofia Ulrica Capitano Lamberto de Hartoy Danese arrestata in Portoferrajo da Corsari Francesi, e parimente liberata in Livorno con un salvaggio liquidato nello stesso Tribunale di Pisa con Sentenza del 6. Ottobre 1798, nei quali due casi fu obbligato il bastimento a concorrere per intiero nel reparto dell' avarìa.

59. Il dotto Autore conclude il suo ragionamento sopra questo caso fissando, che l' Assicurato non è in alcun caso obbligato a far l' abbandono della cosa assicurata, dependendo unicamente dalla sua elezione di agire per il sinistro, o per la refezione del danno. Ed egli non ha alcun diritto per la dichiarazione del sinistro, sino a tanto che non ha fatta la scelta della sua azione; che non può fare

sino a tanto che non abbia avuta notizia della perdita. E se questo avviso mostra un pericolo nel tempo che la cosa è in salvo, egli non è più in facoltà di scegliere, perchè non ha diritto di far l' abbandono, quando la cosa è in salvo.

60. Gli Scrittori di Gius marittimo, dice egli, sono propensi a imbarazzare le regole generali colle particolari costituzioni dei loro Paesi: Ma pare che tutti convengano, che se la cosa è recuperata avanti che sia fatto il pagamento, l' Assicurato non ha altro diritto, che quello che nasce dall' evento finale.

61. In molte Città marittime dell' Europa è stabilito dalle particolari costituzioni il tempo in cui deva esser fatto l' abbandono: E quando questo tempo è passato queste domande non sono ammesse. Ottima è la regola, e sarebbe necessaria la fissazione della medesima anche in Italia; giacchè molte volte passano degli anni che si vedono comparire dei sinistri, che difficilmente possono evitarsi nel pagamento.

62. Anche in Inghilterra vi è lo stesso inconveniente di mancanza di Legge: Ma il dotto Autore referisce, che in una moderna Decisione, che dovrebbe essere dell' anno 1790. è stato decretato dalla Corte del Banco del Re, che subito che l' Assicurato riceve notizie di tali danni, che possano dargli diritto all' abbandono, questi devono nella prima intimazione pressarlo a dichiararsi se voglia, o non voglia agire per la via di renunzia d' incerta. E se l' Assicurato si risolva all' abbandono, deve darne notizia agli Assicuratori in un discreto tempo, altrimenti egli renunzia a loro ogni diritto sull' abbandono, e non può mai in appresso recuperare la perdita per via di sinistro: Questa determinazione, dice egli, ed io lo ripeto con esso, è conforme all' equità, ed alla Giustizia; perchè spesse volte si rende impossibile a sapere a qual tempo avrà fine la responsabilità degli Assicuratori, che rimangono tenuti per un tempo indefinito a esser richiamati al pagamento dell' avaria, ed un eccessiva incertezza s' introduce nel sistema legale.

63. Il *Weskett pag.* 2. definisce l' abbandono per quell' atto che si fa da un Negoziante per dependenza di un ac-

cidente accaduto alla nave, o alla merce assicurata, dando di esso notizia all' Assicuratore, e renunziando al medesimo gli effetti sopra i quali è caduta la Sicurtà coll' intimazione di pagare il sinistro.

64. Dopo la notizia data *della perdita* è in facoltà dell' Assicurato di cedere all' Assicuratore i recapiti, se vi è speranza di recupero, o le azioni per il medesimo acciò s' incarichi dell' assistenza necessaria per la quantità assicurata: Rappresentando l' Assicurato il rimanente, che vi possa essere di scoperto. Ma se il Negoziante non vorrà renunziare; Egli è autorizzato dalla Polizza di Londra di travagliare, occuparsi, ed agire per il recupero se è possibile per la natura dell' accidente anche dopo il sinistro. E gli Assicuratori devono in questo caso contribuire per quello loro spetta, come se agissero direttamente *Molloy b.* 2. *e* 7. *s.* 15. *Loccen. b.* 2. *cap.* 5. *s.* 8.

65. L' abbandono non può farsi, che quando non vi è più probabilità di mettere al Mare la cosa assicurata *Malynes lex mercatoria num.* 111 *e* 113.

66. Questo Autore riporta anch' esso un caso deciso nel Novembre 1758. sopra due Sicurtà riportate nell' anno 1756. sopra la nave David e Rebecca, e sopra il suo carico da Newfoundland per Lisbona presa da un Corsaro Francese, e ripresa da un Inglese dopo otto giorni: Si esaminò se il Proprietario avesse il diritto dell' abbandono per la variazione del dominio cagionato dalla presa, e per il danno sofferto dal carico di sua natura soggetto a deperimento: E fu deciso dalla Corte del Banco del Re, che nel caso la perdita era totale, e vi era il diritto dell' abbandono.

67. L' *Azuni tom.* 1. *pag.* 1. definisce anch' esso l' abbandono per un atto autentico con cui l' Assicurato cede, e rilascia ai di lui Assicuratori i diritti, nomi, ragioni, ed azioni di proprietà, che aveva sulla nave, o merci assicurate, tosto avuta la notizia delle perdita di esse: Questo abbandono, prosegue egli, non può considerarsi come di assoluta necessità, giacchè dipende soltanto dalla volontà dell' Assicurato, che può farne uso come di estremo rimedio, allora quando nonostanti le di lui diligenze, e fatiche non abbia potuto recuperare gli effetti perduti: Quindi è in arbi-

bitrio dell' Assicurato o di far l'abbandono, o di richiamare i danni per forma di avaria, qualora abbia egli recuperato ciò che erasi fatto assicurare.

68. Qualora l'Assicurato sia certo della perdita della nave o merci assicurate, dell'arresto di Principe, o di altri accidenti, che sono a carico dell'Assicuratore, è tenuto di notificarlo immediatamente ai medesimi, e a quello che avrà per essi stipulato, protestandosi in tempo stesso di farne l'abbandono in tempo e luogo. L' Assicurato potrà ancora in vece del protesto fare a un tempo stesso l'abbandono, intimando agli Assicuratori di pagare le somme assicurate nel tempo portato dalla Polizza.

69. L' Assicurato che fa l'abbandono è tenuto di dichiarare tutte le assicuranze, che aveva fatte eseguire sopra gli effetti perduti, non meno che le somme di denaro che avesse preso a cambio alla pena di essere privato degli effetti dell'assicurazione: Ciò è in ordine alle Ordinanze di Francia Artic. 53, ed all'Editto per la Sardegna del 30. Agosto 1770. *cap.* 5. *num.* 18.

70. Gli atti giustificativi la caricazione, e la perdita degli effetti assicurati devono essere significati agli Assicuratori subito dopo il seguito abbandono, e prima che possano avere diritto al pagamento.

71. La nave Unità Fraterna del Capitano Giuseppe de Rosa Veneto procedente da Filadelfia per Livorno fu obbligata a rilasciare in Caglieri per essere inseguita da Corsari, nè potè procedere al destino in Livorno: Per quanto si facesse luogo all'abbandono, i Ricevitori agirono coll'azione dell'avaria, che fu liquidata dal Magistrato dei Consoli di Mare con Sentenza del 14. Dicembre 1797, e colle altre per le particolari liquidazioni dei Ricevitori del dì 18. Febbraio 1798.

72. Il Brigantino nominato la Speranza del Capitano Gio. Cristiano Schultz Danese essendo stato noleggiato per passare in Nova York, ed avendo già parte del carico a bordo, rilasciò in Livorno, e parte per i danni sofferti per dependenze di burrasche, parte per rumori di guerra suscitati con quella bandiera, fu assoluto dalla prosecuzione del viaggio, che terminò in Livorno: E gli Assicuratori liquida-

rono egualmente i loro danni per via di avaria, e non di sinistro, in ordine alla Sentenza dei detti Consoli di Mare di Pisa del dì 1. Decembre 1797.

73. All' incontro nonostante il salvo arrivo in Livorno degli effetti assicurati, fu giudicato potersi procedere coll' *azione dell' abbandono*, e per via di sinistro piuttosto che *per via di avaria*.

74. Dal Magistrato dei Consoli di Mare di Pisa con Sentenza del 14. Novembre 1795. nel caso del carico condotto dal Brigantino nominato la Venere Capitano Martino Adolfo Berk Svedese valutato d'accordo per pezze quarantamila *vaglia o non vaglia* da Charlestouen per Livorno con cui fu dichiarato nella più clamorosa contradizione degli Assicuratori di Amburgo, e di Livorno essersi fatto di ragione luogo al sinitro, e *all' abbandono* del carico.

75. Con Sentenza del 19. Novembre del detto anno 1795. nel caso del carico vena condotto dallo Sciabecco San Spiridione Capitano Lorenzo Moroso Veneto condotto da Venezia a Livorno, e rilasciato per renunzia d' incetta agli Assicuratori.

76. Con Sentenza dei Consoli di Mare di Pisa del dì 14. Maggio 1796. nel caso della nave Vigilanza Capitano Gottlebb Rithehen Danese procedente da Pietroburgo per Livorno, che partita dal Caricatore nel 13. Luglio 1795, e nel 13 Settembre fu arrestata da Fregata Inglese e condotta a Ledowenes, da dove passò a Remisgate, ed ottenuta la liberazione pervenne a Livorno nel 25. Gennaio 1796: E in conseguenza verificato, che il danno procedente dal forzoso trattenimento, e dalle burrasche era eccedente, fu dichiarato *costare del diritto nei Proprietarj del carico* di renunziare l'incetta agli Assicuratori, che ne avevano assunto il risico da Pietroburgo per Livorno.

77. Con Sentenza del 24. Maggio dello stesso anno 1796. per il sinistro delle mercanzie caricate sulla Pollacca S. Gio. Batista del Capitano Pietro Vallianiti di Bandiera Veneta, dichiarato per *il quovis* da Smirne a Costantinopoli, atteso il naufragio occorso a una parte del risico valutato in Polizza fu autorizzato il Proprietario a poter repetere coll'azione del sinistro.

78. Con Sentenza del 7. Luglio dello stesso anno 1796. fu dichiarato esser luogo al sinistro sul carico condotto dalla nave Felicità del Capitano Alessandro Richardson Inglese dalla Nuova York per Livorno, e furono condannati gli Assicuratori di Livorno di Genova, e della Nuova York a ricevere l'abbandono, e liquidato il recupero.

79. Finalmente credo di dover notare in questo Articolo, chè con Lodo del 6. Agosto 1792. in un Giudizio compromissario rimesso nei Sigg. Avvocato Antonio Michon, Dottor Luigi Papanti, e Me sul preteso sinistro del bastimento nominato la Provvidenza del Capitano Carlo Giovanni Scarpa Veneto domandato dal Sig. Benedetto Altavas come Procuratore del Sig. Belilios di Trieste contro gli Assicuratori di Livorno, con cui denegammo l'azione del sinistro per essere questo accaduto per dependenza del Capitano medesimo, ed avere l'Assicurato pregiudicato la renunzia d'incerta colle operazioni fatte con detto Capitano.

80. Ed i Consoli di Mare di Pisa con Sentenza del 19. Agosto 1786. nella Causa di Sicurtà tra il Sig. Vitali di Ancona, e gli Assicuratori di Livorno sul carico della nave Sofia Maddalena Capitano Ariel Veinberg Danese confermando la precedente del Tribunale di Livorno del 30. Settembre 1785, dichiararono, che allorquando l'intrusione nella renunzia d'incerta porta pregiudizio all'Assicurato, non ha luogo l'abbandono, nè la refezione delle spese nelle Sicurtà fatte all'uso Venero, quando l'investimento è stato reparabile, talchè la nave è giunta al suo destino.

81. Fissati questi sostanziali principj la cessione, o l'abbandono, che chiamasi *renunzia all' incetta* ha per oggetto o le mercanzie assicurate, o la nave se questa pure è stata il soggetto del risico: siccome diversificano molto le circostanze di questa cessione, o abbandono allorchè si tratta di mercanzie, da quando si tratta della nave, così credo meglio servire al bisogno col separare un caso dall'altro, e col trattare separatamente le questioni della cessione, o renunzia d'incerta relativamente alle mercanzie, da quelli che riguardano la cessione, o l'abbandono del corpo, e attrazzi della nave.

TITOLO SETTIMO.

Della cessione, e renunzia d' incerta delle mercanzie.

PArlando dei casi nei quali compeia all' Assicurato l' azione di abbandonare agli Assicuratori le mercanzie pare che si possa stabilire per regola generale esser questi sicuramente due, l' uno cioè quand' è accadura delle medesime per caso fortuito la *perdita intiera*, o *quasi totale*: l' altro quando sebbene non sieno che danneggiate le mercanzie, in forza però di uno dei casi *dei sinistri* chiamati *maggiori* sono state trattenute dal pervenire al luogo convenuto, o nel tempo parimente convenuto; lo che dà luogo all' esecuzione della stipulazione passata con gli Assicuratori.

2. Esaminando pertanto il caso della perdita intiera, e quasi totale è oramai convenuto fra i Dottori, che queste espressioni *perdita intiera*, *quasi totale* non devono esser prese rigorosamente alla lettera, ma soffrono l' equitativa interpetrazione, che la perdita sia reputata intiera, o quasi totale, allorchè anche col mezzo del pagamento dell' avaria non vi è più proporzione tra il valore degl' effetti al tempo della loro caricazione, e quello che possono avere dopo il danno sofferto.

3. (1) Lo che poi è stato fissato in tutti i Tribunali marittimi dell' Europa doversi tenere per sinistro allorchè il danno eccede la metà del valore della cosa assicurata, e dovessi regolare in forma di avaria allorchè il danno dell' Assicurato non arriva alla metà del valore regolato in quella forma di che si è precisamente parlato nel Titolo *della valutazione* (2); con che s' indennizza pienamente l' Assicurato.

4. Accade però sovente, che questa valutazione forma

(1) *Guidon de la mer ch. 7. art. 1. Valin des assur. art. 46. p 95. Pothier des assur. n 119. e 121.*

(2) *Targa ponder. marit. cap. 54. §. da questa, Cleirac les us & coutum de la mer tit. de contr. marit. cap. 7. § 1 Valin loc. cit. nelle note, e la Rot. Fior. nella cit. Liburnen. Assecurationis 26. Sett 1755. §. 36. e 38. avanti l' Aud. Agnini, e nella Londinen. seu Liburn. Assecurationis del 23. Luglio 1762 av. l' Aud. Querci, Moneta, e Nardi.*

l' oggetto delle questioni allorchè si dà luogo a porre in dubbio la renunzia all' incetta, o abbandono delle mercanzie nel che si deve esaminare il luogo del seguito danno, o sinistro per conoscere se deva considerarsi il prezzo delle mercanzie assicurate del luogo *a quo*, o del luogo *ad quem*, e si devono esaminare i termini del contratto per riconoscere se le merci sopra le quali è stato corso il risico sono state stimate per una certa somma, e determinata quantità da pagarsi dagl' Assicuratori, o sivvero sono state assicurate le mercanzie senza alcun determinato prezzo per conoscere se devano queste valutarsi secondo il prezzo del luogo del destino, o sivvero deva farsene il pagamento a ragione della quantità precisa che fu assicurata (3). Lo che fu pienamente, e con distinzione esaminato nella Causa Moretti, e Trombetta, e Wildmann, e Commerel decisa nel Tribunale di Livorno con Sentenza de' 3. Giugno 1760, e confermata dalla Rota Fiorentina nel 23. Luglio 1762, avanti gli Audit. Querci, Moneta, e Nardi.

5. Dietro a questo principio di ragione è altresì stabilito che si fa luogo al pagamento delle somme assicurate, e alla respettiva renunzia d' incetta tostochè le mercanzie giunte al loro destino si trovano ridotte a stato, e qualità irricevibile per il bagnamento, e deterioramento sofferto nel viaggio non per causa naturale, ma per i sofferti disastri (4). Dicendosi secondo la pratica dei Negozianti, e l' equità del Commercio non mercantile, nè ricevibile quella roba, o sia mercanzia, quale trovasi infetta da qualunque grave vizio, o difetto, dal quale in tutto, ovvero in parte gli resti tolto o gravemente incomodato l' uso al quale era essa destinata (5); Lo che molto più ha luogo allora che le mercanzie

(3) *Leg. fundum Cornelianum* 28 *ff de novat. Santern. de assec. par.* 3. *n.* 40. *Stracc. gloss.* 6. *Stracc. de commer. & camb.* §. 1. *qu.* 1. *n.* 169. *vers. undecimo difficultas Rocc. resp.* 31. *n.* 1. *& de assec. notab.* 31. *n.* 110 *Da Hev. de commer nav. lib.* 3 *cap.* 14. *n.* 29. *Cammarat. resp.* 36. *n.* 4 *Ans ld. de commerc. disc* 70. *n.* 31. *Baldec. ad Ramon. dec.* 23. *n.* 6. *Rot. Fior. av. l' Aud. Conti dec.* 64. *n.* 29 *& seq.*

(4) *Rocc. de assec. not.* 95 *n.* 368. *Merend contr. iur. lib.* 23. *cap* 50. *n.* 15 *Mastrill dec.* 197. *Casar. de commerc. disc* 1. *n.* 57.

(5) *Capoll. in tit. ff. de ædilit. edict.* §. *asserit ediles num.* 17. *Mastrill. de civil. qu.* 25. *n.* 34. *Paulut. dissert.* 55 *art* 6. *e Rot. Rom. in rec. decis.* 612. §. *fin. par.* 19.

giungono talmente danneggiate, e deteriorate dalle burrasche, e disastri sofferti nel viaggio, che rimangano insufficienti al pagamento del nolo, o poco, dopo il pagamento di questo vi rimanga del loro valore (6).

6. E' indubitato, che il pagamento del nolo è a carico degl' Assicuratori, a cui è stata fatta la renunzia all'incetta, essendo un peso inerente alla mercanzia, di cui acquistano la proprietà (7); Ed in conseguenza il prezzo del nolo diminuisce il valore della mercanzia; onde deve detrarsi per conoscere se il danno passi i limiti dell' avaria, ed arrivi al grado del sinistro. Se per altro il danno avvenuto alle mercanzie procede da causa naturale, o da trattenimento, che riconosca tutt' altra sorgente, che quella di un caso fortuito contemplato dalle Leggi marittime per sinistro maggiore l' Assicurato non può ripetere che con l' azione dell' avaria quel danno che sia causato alle mercanzie, ma non può procedere all' azione della renunzia all' incetta per costringere l' Assicuratore a pagarne l' intiero valore, conforme in termini di danno procedente da causa naturale decise la Rota Romana nella *Fulginaten. seu Londinen. Pecuniaria del* 21. *Febb.* 1752, *av. Monsig. Visconti*, e nella confermatoria del 26. Giugno di detto anno avanti lo stesso.

7. E relativamente al trattenimento distinguendo quello che procede da sinistro maggiore, e di cui parlano i Dottori per ammettere la renunzia all' incetta secondo le circostanze dei casi (8), conforme ho rilevato parlando specialmente

(6) *Cleirac us & coutum de la mer chap.* 7. *art.* 1. „ ivi „ E' in libertà del Mercante caricatore di fare abbandono ai suoi Assicuratori, cioè lasciare, e abbandonare li suoi dritti, nomi, ragioni, ed azioni della proprietà che egli ha nella mercanzia caricata, di cui è assicurato allorquando avviene naufragio di tutto, o parte, ovvero avaria che ecceda, o danneggiata la metà della mercanzia: quando vi è presa di amici, o di nemici, arresto di Principe, o altro tale disturbo nella navigazione, o tale detrimento nella mercanzia, che non vi sia stato modo di averla fatta proseguire all' ultimo suo destino, o che non valesse il nolo, o poco più „ *Pothier des assur. num.* 121. e 128. *Valin des assur. tit.* 6. *art.* 46. *Emerigon ch.* 17. *sect.* 2.

(7) *Casareg. de commer. disc* 27. *in addit n.* 87.

(8) *Grot. de iur. bell. & pac lib.* 2. *cap.* 12. §. 23. *Voet. in Pandect. lib.* 22 *tit* 2. *de naut. fœn. Santern. de assec. par.* 4. *a.* 5. *Rocc. notab. de assec.* 12.

di tali sinistri; Fu giudicato per l' amissione di tal renunzia dai Consoli del Mare di Pisa nella *Liburnen. Assecurationis del 23. Agosto 1723. av. il già Segretario Piombanti, e nella Liburnen. Assecurationum del 23. Agosto 1742. av. lo stesso, confermata dalle Rota Fior. nel dì 11. Sett. 1744. avanti i già Auditori Bizzarrini, e Venturini*: Ed all' opposto fu recusato di ammettere tale azione dopo una lunga discussione dal Magistrato Consolare di Pisa con Sentenza de' 27. Febbr. 1750, in cui furono assoluti gli Assicuratori dal danno del ribasso del prezzo di certe vacchette caricate sopra una nave, che aveva dovuto fermarsi per sei mesi in Coppenaghen all' oggetto di resarcirsi, e condannati alla refezione del danno cagionato dall' acqua di Mare: Ed in altra Causa agitata da Ioseph Sacchi per conto dell' Annona di Roma, furono parimente assoluti gl' Assicuratori dal danno del trattenimento fatto in Ancona, che produsse un ribasso di prezzo con Sentenza del 6. Maggio 1771, confermata dalla Rota Fiorentina ne' 24. Marzo 1774, avanti gli Auditori Brogiani, Buratti, e Morelli in due Giudizi nella Causa agitata dal Sig. Samuel Gentil Negoziante in Livorno con i Signori Assicuratori di questa Piazza, avendo i Consoli del Mare con loro Sentenza del dì 25. Agosto 1784, e successivamente la Rota Fiorentina sotto dì 28. Settembre 1785, a relazione del meritissimo fu Sig. Aud. Brichieri stabilito, che il danno avvenuto alle mercanzie assicurate per la minorazione di prezzo procedente da ritardo di navigazione non dasse azione all' Assicurato di farne l' abbandono agli Assicuratori.

8. E' però vero, che se la nave, o mercanzie assicurate sono trattenute da caso superiore di arrivare al luogo del destino, o è convenuto il tempo del loro arrivo, dentro il quale non sono pervenute, siccome in tal caso il luogo, ed il tempo formano parte dell' obbligazione, così allora la disposizione di ragione è favorevole all' Assicurato, il quale può agire coll' azione della renunzia all' incetta, e farsi pagare il sinistro (9). E così fu deciso dal Consolato del Ma-

e 66. *Balduce. tit. de assec. dec.* 10 *per tot. Rota di Genova dec.* 101 *per tot. Rota Fior. nel Tesoro Ombros. tom.* 3 *dec.* 44. *n.* 5 *& seq.*

(9) *Casareg de commerc. disc.* 1. *n.* 103 *Rota di Roma nelle rec. part.* 6.

re di Pisa con Sentenza del 7. Luglio 1746, a favore dei Sigg. Iackson; & Huart assicurati, per i quali scriveva la b. m. dell' Avvocato *Giovanni* Baldasseroni mio genitore, contro gli Assicuratori sopra zibibbi nella Nave Gran-Duca di Toscana Capitano Mauges Inglese da Livorno per Londra, e nella qual Causa fu questione, che gli zibibbi che furono depredati da un Armatore Francese nelle vicinanze di Londra in tempo, che il loro netto ritratto era di grave perdita all' Assicurato, dovessero considerarsi secondo quel prezzo, o secondo quello della compra, e furono condannati gli Assicuratori al pagamento del primo maggior costo.

9. Più precisamente fu ammessa la renunzia d' incetta non ostante che si provasse in salvo il capitale assicurato dalla Rota Fiorentina nella *Liburnen. Assecurationis del* 25. *Febbraio* 1780. *a relazione del fu Sig. Aud. Morelli al* §. 20. in questi individuali termini (10) „ Quando le mer= ci o non giungono dentro il termine convenuto, o nel luo= go destinato, qualunque sia la causa, purchè non depen= da dalla colpa dell' Assicurato medesimo, o non sia stata = eccettuata nell' epoca d' assicurazione, e specialmente quan= do il ritardo delle merci dipende da un arresto, non si può = negare che non deva dirsi accaduto il sinistro, perchè seb= bene le merci sieno salve, non si verifica per altro l' arrivo = di esse, ed in questo caso la verificazione del sinistro non = depende dal danno maggiore, o minore che abbiano soffer= to le merci, ma dalla mancanza dell' arrivo di esse, onde = in questa ipotesi può l' Assicurato mediante la renunzia = all' incerta agere contro gli Assicuratori per il conseguimento totale delle somme assicurate „ *e nella Liburnen. Assecurationis Navis del* 15. *Luglio* 1785. *avanti il Sig. Aud. Vernaccini art.* 2. §. 21.

10. E nello stesso sentimento fu la Rota di Genova nella *Ianuen. Assecurationis del* 12. *Luglio* 1783. *a relazione del Sig Aud. Ondedei;* L' Emerigon parlando delle Ordinanze di Francia, che limitano i casi in cui deva unica-

dec. 24. *num.* 5. *Rota di Genova dec.* 101. *n.* 2. *Bal lucc. tit. de assec. decis.* 11. *n.* 1. *Conti dec. Fior.* 64. *n.* 6.

(10) *Questa Decisione è impressa nel Tesoro Ombros. tom.* 9. *dec.* 40.

mente aver luogo l' abbandono, si riporta a quanto ha recentemente stabilito su questo proposito la reale dichiarazione del 1779. (11).

11. Il *Valin* (12) parlando della renunzia all'incetta delle mercanzie fissa, che anche secondo le Ordinanze di Francia deva aver luogo quando il danno della mercanzia eccede la metà del suo valore, perchè se la perdita dovesse essere intiera, come fermano le parole dell'Ordinanza, vi sarebbe molto difficilmente il caso della effettiva renunzia all' incetta, e l' Assicurato bene spesso non sarebbe intieramente indennizzato, perchè ci sono delle avarìe che aumentano da un giorno all'altro: Soggiunge però, che questa regola non è applicabile, che alle mercanzie veramente avariate per bagnamento, o altro disastro di Mare, che sieno rimaste sulla nave, o che sieno state salvate sull' onde, ma non può applicarsi a quelle, delle quali una parte sarà stata perduta per getto, fuoco, o saccheggio di Corsari, o altrimenti, e delle quali d' altra parte sia stata conservata senza alcun danno. Per esempio dic' egli di tre balle di mercanzie, due sono state gettate in Mare, o sinistrate per fuoco, o saccheggiate da Corsaro o Pirata. L' Assicurato non è nel caso di far la cessione, o l' abbandono della terza balla, che niente ha sofferto: Egli la deve ritenere, e limitarsi a domandare il pagamento del valore dell' altre due, se l' Assicuratore recusa di ricevere la renunzia d' incetta; nel modo medesimo se il danno procede da avarìa, e che non vi sieno avariate che due delle tre balle, l' Assicurato parimente non potrà forzare l' Assicuratore ad accettare la renunzia d' incetta sulla terza; ma se le tre balle sono tutte avariate in maniera che il loro valore attuale sia inferiore di più della metà del loro primo costo: in questo caso ha luogo la renunzia all' incetta come se la perdita fosse per l' intiero (13).

12. In questa materia è parimente regola generale stabilita eziandio dalla maggior parte delle Costituzioni particolari riportate nel Titolo precedente, che non si può fare dall' Assicurato la renunzia d' incetta di una parte della cosa

(11) *Emerigon ch.* 17. *sect.* 2.
(12) *Valin des assur. art.* 46. *p.* 92.
(12) *Pothier des contract mariti. n.* 59. *Emerigon ch.* 17. *sect.* 2.

assicurata, e ritenerne una porzione; E niente di più giusto di ciò, perchè il Contratto di assicurazione essendo di sua natura individuo non può soffrire divisione (14); E siccome l'Assicuratore non ha assunto il risico parzialmente, ma indistintamente sopra gli effetti enunciati nella Polizza, così l'Assicurato deve a lui farne l'abbandono per l'intiero, o limitarsi a domandare semplicemente il pagamento dell'avaria; senza che abbia luogo alcuna distinzione allorchè le mercanzie assicurate sono di diversa qualità fra loro. Poichè quando sieno comprese in una medesima Polizza la renunzia non può esser fatta che per l'intiero (15).

13. Ma questa regola generale è soggetta all'eccezione allorquando le diverse mercanzie, benchè caricate sulla medesima nave o sono assicurate per Polizze differenti, o se nella medesima Polizza lo sono però separatamente, e con distinzione, e precisione di somma, in tal caso l'Assicurato può renunziare la mercanzia danneggiata, e ritenersi l'altra, perchè allora si considera l'assicurazione come composta da due diversi Contratti, l'uno distinto dall'altro (16): Così fu giudicato dall'Ammiraglità di Marsilia con Sentenza del dì 16. Marzo 1752. in cui furono condannati gli Assicuratori al pagamento della somma domandata, perchè essendo fatta la Sicurtà con precisione di somma, e distintamente sopra corpo, e attrazzi della nave, e sopra mercanzie nella medesima, l'Assicurato fece la rinunzia all'incetta agl'Assicuratori del bastimento divenuto innavigabile, e ritenne per se le mercanzie.

14. Un altra eccezione che soffre l'indicata regola generale si è quella, quando il risico non è stato intieramente assicurato, ma vi è uno scoperto a carico dell'Assicurato, il quale in tal caso si rende assicuratore a se medesimo; mentre in tali circostanze l'Assicurato può abbandonare una parte, e ritenere l'altra in giusta relazione alla somma assicurata, ed a quella che vi è di scoperto (17).

(14) *Casareg. disc.* 1. *n.* 109.

(15) *Valin des assur art* 47. *p.* 102. *Pothier n.* 131. *Emerigon ch* 17 *sect.* 8 §. 2. *de Luc de. credit. disc.* 108. *n.* 11. *Casareg. disc.* 1. *n.* 110.

(16) *De Luca de credit. disc.* 108. *Casareg disc* 1 *n.* 110 *Valin des assur. art* 47. *pag.* 102 *Pothier n.* 132 *Emerigon ch.* 17 *sect.* 8. §. 1. *n.* 2.

(17) *Emerigon loc. cit.*

15. Imperocchè gli Assicuratori tanto in questo caso, quanto nell'altro in cui sieno state discaricate le mercanzie di quelle che formavano il carico, non possono dolersi di cosa alcuna, e devono pagare la somma assicurata subito che al tempo del sinistro esisteva a bordo della nave tanta quantità di mercanzie, quanta ne costituiva il risico assicurato (18). Così richiedendo il bene della navigazione, e del commercio; ma qualora quest'alimento del Contratto venisse in parte a mancare al tempo dell'accaduto sinistro, talchè gli effetti che al tempo del naufragio si trovano nella nave non corrispondano alla somma assicurata, la Sicurtà non sussisterà che fino alla concorrenza del loro valore, e l'abbandono non averà luogo, che per le mercanzie perdute nel naufragio, o salvate nel medesimo, e non per quelle che erano state in prevenzione scaricate a terra (19).

16. Un'altra regola generale ha luogo in questa materia, qual'è quella, che la renunzia all'incerta deve esser pura, e semplice, e non condizionale, e per conseguenza significata la medesima agli Assicuratori, e conosciuto il caso suscettibile, nè l'Assicurato, qualunque sia l'evento della cosa assicurata può pretendere di ritornare al possesso della sua proprietà, nè l'Assicuratore può esimersi dal pagamento del sinistro col pretesto, che l'effetto in qualunque forma sia stato recuperato, o salvato (20).

17. L'unico caso in cui l'Assicuratore abbia diritto di recusare il pagamento nonostante la renunzia d'incerta, si è quando l'Assicurato dopo aver formalmente fatto l'atto dell'abbandono s'intrude arbitrariamente senza necessità, e senza consenso dell'Assicuratore nell'amministrazione dell'effetto

(18) *Emerigon ch.* 17. *sect.* 8. §. 2. „ le decargement fait dans le cours du voyage, & avant le sinistre arrivé, ne peut ni nuire ni profiter aux Assureurs, & ne change en rien leur condition pour-vû, que lors du sinistre l'aliment de l'Assurance ait été dans le navire; l'avantage de la navigation, & du commerce le demande ainsi „ *& chap.* 17. *sect.* 13 *per tot.*

(19) *Valin des assur. art.* 47 *p.* 109 *in fin. Emerigon des assur. ch.* 13 *sect.* 8. *ch.* 17. *sect.* 8. §. *in fin. des contr. a la gross. ch.* 12. *sect.* 2. §. 3.

(20) *Pothier des assur. n.* 138 *Valin des assur. art.* 47. *p.* 3 *art.* 60. *pag* 133. *Emerigon des assur. chap.* 17 *sect.* 6. §. 9.

ceduto; o prima di fare tale atto di abbandono si appropria il ricavato dalle merci, e quindi pretende di procedere coll' azione della cessione; Poichè in tal caso l' Assicurato perde ogni azione di domandare l' intiera quantità stipulata, e solo può agire per l' emenda del danno; mentre avendo eletto una delle due strade, che sono fra loro incompatibili, non può assolutamente ritornare all' altra (21).

18. Ed in vero dire sarebbe cosa mostruosa, e repugnante all' equità naturale, che gli Assicuratori potessero ritenere la cosa, ed il valore di essa, cioè a dire le merci, e le somme assicurate (22).

19. Onde è, che qualunque volta gli Assicurati hanno o ritenuto per se le merci benchè danneggiate, o erogato il loro prezzo in proprio vantaggio, non hanno altra strada, se non contro gli Assicuratori per il solo danno, altrimenti ne verrebbe l' assurdo odiosissimo alla Legge, ed all' equità mercantile, che gli Assicurati verrebbero a locupletarsi colla perdita manifesta degl' Assicuratori; lochè è stato meritamente ricevuto a similitudine di ciò che si osserva in caso di getto. Poichè se in occasione di tempesta avviene che per salvare la nave, o il carico sia necessario il far getto di merci, quantunque le merci salvate, e loro Padroni sieno tenuti a resarcire in contribuzione, ed avaria il danno al Padrone delle merci gettate secondo la disposizione della celebre Leg. Rodia *de Iactu* (23), tuttavolta se il Padrone delle mer-

(21) *Giurba observ.* 73. *n.* 9. *Mata dec. Sicil.* 3. *p r tot. Mastril. dec* 284, *n.* 46. *Casaregi. de commerc. disc.* 70. *n.* 10. *Balducc. tit de assec. dec.* 9. *n.* 18. e 19 „ quoties Assecuratus post sequutum sinistrum de rebus assecuratis uti propriis disposuit, haud est audiendus in petitione summæ assecuratæ, cum non possint habere rem, & pretium, & electis rebus, nequit amplius adversus Assecuratores regredi „ e pienamente la *Rota Fior. nella Liburnen Assecurationis Navis Hellioris del* 26. *Giugno* 1765. *av. l' Aud. Agnini.*

(22) *Recc. notab. de assec.* 50 *n.* 174 *De Hevia de commerc. nav lib.* 3 *cap.* 14 *n* 30 *Odd. cons.* 31. *n.* 26. *Casar. de commerc. disc.* 3. *n.* 16. *Rot. Rom. in rec par.* 6. *dec.* 64. *n.* 11. *part.* 16. *dec* 420. *n.* 18 *av. Priol. dec* 400. *n.* 1. *Balducc tit de assec. dec.* 23. *n.* 16 *e la Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationis mercium* 2. *Aprile* 1655 *av. l' Aud. Guglielmi.*

(23) *tot tit. ff ad L. Rhod. de iact. Kurick ius marit. hins tit* 8 *de iact. mar. Loccen. de iur marit par.* 2 *cap.* 8. *n.* 2 *Marquar. de iur. mercat. libr.* 3. *cap.* 4. *n.* 2.

ci gettate recupera le medesime, o parte di esse, cessa in tal caso tutta, o in parte la contribuzione; E se le recupera dopo seguita la contribuzione, e conseguito il resarcimente del suo danno non può ritenerle, ma restano a benefizio dei Padroni delle merci salvate che hanno sofferta la contribuzione (24).

21. Finalmente l' intrusione nell' amministrazione degl' effetti assicurati dopo fatta la renunzia è considerata per regola una manifesta revoca della renunzia medesima, e l' Assicurato perde ogni azione di agire in forza *di* essa nel modo stesso che si è superiormente fissato, nel caso che anche prima di detta renunzia l' Assicurato arbitrariamente s' intruda in detta amministrazione, senza avere alcun altro titolo, ne dritto di farlo, che quello di proprietario della cosa assicurata (25).

22. Ma questa regola è soggetta a molte limitazioni, e molti sono i modi, con i quali l' Assicurato può cautelarsi, e mettersi al coperto dal rigore della medesima. Primieramente in tutti i casi, nei quali sia stato impossibile di prevenire l' Assicuratore del caso sinistro; ed intanto il miglior vantaggio esigeva che si prendessero dei provvedimenti, come ordinariamente occorre in caso di recupero, in tal caso l' Assicurato diviene Procuratore dell' Assicuratore, in di lui nome agisce, e niente pregiudica la sua azione, come ho di sopra osservato; nascendo questo diritto dalla natura del Contratto, e dalle letterali espressioni della polizza.

23. E ciò tanto per disposizione di ragion comune, che per speciale costituzione di molte Piazze di Europa. Lo che più facilmente ha luogo quando si tratta di mercanzie facili a guastarsi, e la natura delle quali già dichiarata nel contrat-

(24) *L. 2. §. si res ff. ad L. Rhod. de iact. Loccen de iur. marit. libr. 2. cap. 8. §. 18 Marquar. de iur. mercat. lib 3. cap. 4 n. 40. Bottin. ad Statut. Ian. lib. 4. cap. 17 §. casus sinister n. 5. Gibalin. de univ. negoc. lib. 2. cap. 1. art. 9 n. 19. vers sexto, Samuel Coccius ius civ. contr. lib 14. tit. 2. qu. 6.* „ is qui recepit res omne id quod ex contributione accepit restituere tenetur salvas enim merces habet, & damnum eius non est. „

(25) *Odd. cons. 31. n. 26. Santern. de assec. p. 3. n. 25. & seqq. Casareg. de commerc. disc. 3. n. 15. e 16. Emerigon ch. 17. sect. 4. Pallicc. tit de assec. qc. 9. n. 17. e 18. Mastrill. dec. 284. n. 46. e 47.*

Digitized by Google

co nei casi di arresti, di trattenimenti, e d' investimenti esige spesse volte la più esatta, e sollecita diligenza, perchè presto arrivino al loro destino. Onde occorre frequentemente di farle passare di una in altra nave, lo che si fa dall' Assicurato a tutto risico, e spese dell' Assicuratore, conforme ho esaminato nei Titoli relativi alla natura delle mercanzie, e alla mutazione dei bastimenti, ed in quello dei risici che sono a carico degl' Assicuratori.

24. In secondo luogo l' Assicurato può ingerirsi nell' amministrazione della cosa renunziata, quando questa è soggetta al pagamento del nolo, e delle spese del recupero, o alla contribuzione dell' avaria della nave, e gli Assicuratori benchè intimati, e prevenuti non hanno date le loro disposizioni per supplire alle spese medesime, onde l' Assicurato, o il suo Agente può benissimo in tal circostanza procedere alla vendita di detta roba, non ostante la renunzia fattane agl' Assicuratori (26); lo che fu deciso dal Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa sotto dì 24 Marzo 1755 a favore dei Sigg. Langlois assicurati sopra un carico di orzi naufragato nelle vicinanze di Lisbona, e dal loro Agente venduti.

25. In terzo luogo poi può l' Assicurato procedere all' amministrazione degl' effetti renunziati, allorchè gli Assicuratori volendo disputare, come non di rado accade, le conseguenze della loro obbligazione, trascurano, e molti si protestano di non voler accettare questa renunzia; nel qual caso, come in qualunque altro che le circostanze richiedano, se l' Assicurato, il suo Agente, o Procuratore adisce il Tribunale più conveniente, e si fa autorizzare con decreto a procedere alla perizia, alla vendita, o alla amministrazione di tali effetti, per renderne conto a chi sarà di ragione, questa cautela se è fatta prima della consegna del carico, non toglie all' Assicurato l' azione di procedere alla renunzia d' incetta, se i Periti giudiciali riferiscono il danno superiore a quello refertibile in modo di semplice avaria, conforme fu resoluto dalla Rota Fiorentina nella più volte nominata Causa fra i Sigg. Moretti, e Trombetta, e Wildman, & Commerel di Londra decisa nel 15 Luglio 1762 a relazione degli

(26) *Valin des assur. art.* 47. *Emerigon des assur. ch.* 17. *sect.* 11.

Anditori Querci, Nardi, e Monera: e se è fatta dopo la renunzia d' incerta, pone gli Assicurati nella qualità di Procuratori degl' Assicuratori, e perciò come tali tenuti al rendimento di conti, ed a quelle colpe che riguardano l' azione del mandato, ma non gli pregiudica nell' azione che loro compete in forza della fatta cessione agli Assicuratori (27): lo che parimente ha luogo quando gli Assicuratori prestano il loro consenso all' Assicurato di agire come troverà più opportuno: Convenzione che molte Nazioni hanno stabilito nella stessa polizza di Sicurtà, come si vedrà parlando dei recuperi, e che ordinariamente suol farsi fra gli Assicuratori, e gli Assicurati in tutti quei casi, in cui vi sia speranza di recupero, o di liberazione, secondo la pratica universale, e comune fra tutti i Negozianti, che è appoggiata alla regola, che ciò che si eseguisce da un solo, ed a cui un solo provvede, riesce assai meglio, e con maggior felicità, che quando è divisa tra molti una cura comune. Ed in forza di un tal decreto, o consenso allorchè l' Assicurato s' ingerisce nella disposizione delle merci dopo la renunzia d' incerta, ogni atto di esso si deve unicamente referire a detto mandato del Giudice, o consenso degli Assicuratori, e per conseguenza come se fosse fatto dai medesimi Assicuratori, così dichiarando le autorità che fermano la regola in contrario distingue, e stabilisce l' Auditor Casaregi (28) „ Et in his = terminis videlicet quando Assecuratores dederint talem fa- = cultatem Assecuratis instandi pro huiusmodi recuperatione = omnes deinde actus facti ab Assecuratis pro mercibus re- = cuperandis, licet simpliciter gesti, & nulla de mandato = facta fuisset mentio attribui debent ipsis Assecuratoribus = mandantibus. „

26. In quarto luogo si limita questa regola allorchè l' Assicurato ha un interesse proprio nel recupero, o nella liberazione; perchè tutto il risico non sia stato coperto di sicurtà, ma ne rimanga una porzione a carico dell' Assicurato medesimo: mentre in tal caso per comunione d' interesse l' Assicurato può agire sopra tutto il recupero, ed è te-

(27) *Balduce: tit: de assec: dec:* 11. 420. *n:* 19. *p.* 6. *nelle rec: per tot. Rot. Rom: dec.* 64. *n.* 4. *e dec*

(28) *Casar. de comm. disc:* 3. *n:* 16.

nuto verso gli Assicuratori di quei danni, che potesse cagionare la sua amministrazione.

27. In fatti nella citata Causa Langlois, e Assicuratori di assicurazione sopra Orzi pretendevano gli Assicuratori, che la vendita degli Orzi fatta a fido dal Commesso dell' Assicurato fosse loro dannosa, e che i Sigg. Langlois si fossero intrusi nella renunzia all' incetta: ma i Giudici rilasciarono a peso, e risico dei Sigg. Langlois assicurati i nomi dei debitori a cui avevano affidato, e condannarono gli Assicuratori al pagamento di ciò che mancava alla totale valutazione del sinistro, con l' allegata Sentenza del 24 Marzo 1755; E lo stesso dovrebbe dirsi per identità di ragione, se l' Assicurato avesse pregiudicato nella vendita l' interesse degl' Assicuratori, dovendo esso corrispondere per il danno che avrebbero gli Assicuratori potuto evitare con la propria amministrazione; Ma quando l' Assicurato ha agito a buona fede, e non ha pregiudicato l' interesse degl' Assicuratori, l' equità mercantile non permette che resti esso danneggiato, che ha pagato un prezzo l' accollazione del danno in un' altro.

28. L' Assicurato nel far la renunzia è tenuto a manifestare tutte le sicurtà che egli avrà fatte sopra gli effetti perduti, nel che mancando si sottopone alla pena di esser privato del vantaggio della sicurtà. Lo che per altro viene distinto dai Dottori quando è fatto con frode, o a buona fede. Nel primo caso vi ha luogo il rigor della Legge; nel secondo se le sicurtà eccedono il valore degl' effetti assicurati non vi è altro diritto che dello storno, secondo le regole fissate su questo proposito (29).

29. La maggior parte delle Leggi, e Costituzioni sulle sicurtà hanno particolarmente fissato il tempo necessario a fare la renunzia, o l' abbandono, come si è detto nel Titolo precedente. E' però invalsa universalmente la consuetudine, che appena l' Assicurato ha riscontro del caso sinistro lo significa agl' Assicuratori, con protesta di renunziare all' incerta a suo luogo, e tempo (30). Questa protesta è suffi-

(29) *Casareg. disc. 4. n. 14. Valin de assur. art 53. p. 126. Pothier des assur. n. 139. e 142. Emerigon ch. 16 sect. 5. e ch. 17. sect. 5. §. 3.*

(30) *Valin des assur art. 42 Pothier des assur. n. 126. Emerigon chap. 17. sect. 5. §. 1.*

ciente per dare agli Assicuratori l' idea del pericolo che loro sovrasta, ma l' Assicurato è in grado di non portarla all' effetto, se prima del tempo del pagamento verifica o che il danno non è seguito, o che non è di quella natura che possa dar luogo all' abbandono. E regolarmente il vero atto formale della renunzia si fa dall' Assicurato nel momento che esige il pagamento del sinistro, allorchè questo però è di una natura da poter così operare: Poichè quando si tratta di casi, in cui si deva agire per il recupero; Se si parla di naufragio, o per la liberazione; Se si parla di arresto, detenzione, o presa conviene allora agire a seconda delle circostanze, dei casi, e delle particolari costituzioni, che hanno provvisto quando sperti all' Assicurato, e quando all' Assicuratore il diritto, e l' azione di reclamare, o di recuperare le mercanzie perdute, o detenute, ed in che tempo, ed in quali termini ciò deva e dall' uno, e dall' altro eseguirsi.

30. Molta questione si è fatta sulla renunzia d' incetta delle mercanzie, quando il danno, che produce la *perdita intiera*, che da l' azione all' abbandono riconosca diverse cause, alcune delle quali sieno a carico degli Assicuratori, e per altre ne sieno franchi: E molta questione è stata fatta sull' intelligenza *delle franchigie di avaria*, che per lo più si stipulano nei Contratti coerentemente alla qualità delle mercanzie, che si assicurano. Quanto alla seconda parte rimetterò l' esame di questo articolo nel trattato delle avarie della clausula *franchi di avaria*, limitandomi ad accennare, che questa materia è stata profondamente esaminata nella Causa di sicurtà sopra il carico grano condotto dalla nave il Droug Capitano Gio. Scadrwolf procedente da Kersona a Costantinopoli, nella quale, essendovi le franchigie del 3 5 per cento si volevano dedurre dal conto del danno per fissare, che questo non superava la metà della valuta, e in conseguenza non vi era luogo all' abbandono: Ma i Giudici seguendo le massime fissate nella Causa Moretti, e Trombetta, e Wildman, e Commerel decisa dalla Ruota Fiorentina nel 26 Luglio 1762, che il nolo, e le spese vanno prelevate dal conto di netto retratto, e questa deduzione ammessa, se il danno eccede la metà della valutazione della mercanzia si fa luogo alla renunzia d' incetta, e ad agire per via di sini-

stro, e non più di avaria, e fu fissato il sistema di questa calcolazione colla loro Sentenza del 19 Settembre 1786

31. E poco dopo a questa Sentenza esemplare lo stesso articolo fu anche diffusamente esaminato in altra Causa simile tra il Sig. Vincenzo Ferrieri Assicurato, ed i Sigg. Assicuratori di Livorno parimente sopra grani nella Pollacca S. Niccolò Capitano Malliaroff Russo da Costantinopoli per Livorno, nella quale concorse una Sentenza favorevole agli Assicuratori, ma pendente l' esame avanti la Ruota Fiorentina per la revoca della medesima nell' anno 1790 fu terminata per transazione col mio intervento. Le stampe pubblicate in questo Processo, e specialmente un Voto da me fatto per la verità sopra tal pendenza esauriscono pienamente questo articolo perciò lo darò nel tomo 3 del presente Trattato.

32. Quanto poi all' esame delle circostanze, che diano luogo, o escludano il diritto alla renunzia d' incetra in aumento delle disposizioni particolari, e delle massime di ragione superiormente fissate, mi occorre di aggiungere altre osservazioni.

33. Il *Park nel cap.* 6. parlando delle perdite parziali, e loro aggiustamento tratta diffusamente l' Articolo dei danni, che accadono alle mercanzie di sua natura soggette a guasto o spandimento, per l' effetto di devenire alla renunzia d' incetra, o sivvero rifonderli per avaria. Come ho altrove osservato le Leggi particolari di Londra rispetto a commestibili, pesce, ed altri generi di facile corruzione ammettono fra loro la franchigia di qualunque danno parziale di avaria, o patimento, e in conseguenza se il danno non ecceda di sua natura la metà della valuta non ha luogo l' abbandono delle mercanzie assicurate.

34. Il *Waskett pag.* 390. fissa la regola, che i danni che arrivano alle mercanzie di sua natura soggettre a patimento non possono essere limitati per l' Assicuratore: Ma sono a carico dei Proprietarj, quando però non sieno stati causati da burrasche, o altri accidenti di Mare.

35. Per una Legge particolare d' Inghilterra dell' anno IV. di Giorgio I. nel caso di disastro d' una nave, in caso di mancanza di reclamo, se un pubblico Ministro ne prende l' incarico, è tenuto a far vendere all' Asta pubblica le mer-

canzie soggette a deperire, e rimetterne il prodotto al pubblico Ufizio per conto di chi spetta. Ciò è quello che si fa generalmente in tutte le Piazze Marittime in simili riscontri.

36. Nel titolo precedente ho riportato diversi esempj nei quali è stata ammessa la renunzia d'incetta per dipendenza di un danno parziale divenuto superiore al cinquanta per cento per dipendenza di calcoli, e deduzioni, che possono avere qualche cosa di singolare. La Sentenza del 14. Novembre 1795. relativa alla Sicurtà sul carico del Capitano Bark; l'altra del 4. Maggio 1796. sul carico della nave Vigilanza Capitano Nathan; e finalmente l'altra del 14. Maggio detto sul carico del Capitano Vallianiti, meritano tutta l'attenzione per il regolamento di simili operazioni.

37. Nel caso speciale di mercanzie soggette a deperimento lo stesso Magistrato dei Consoli di Mare di Pisa dichiarò sinistro la perdita fatta dai Sigg. Walser Kriemler, e Comp. sopra un carico casse novecento limoni da Messina per Amburgo colla nave Principessa Reale Capitano Roberto Postmoore Inglese con Sentenza del dì 19. Gennaio 1794. Questo sinistro era stato domandato molto precedentemente in Giudizio esecutivo, e fu denegato con Sentenza del dì 18. Settembre 1793. perchè la Sicurtà era franca di qualunque sorte di patimento, e fu riservato all'Assicurato le sue ragioni per qualunque altra dipendenza.

38. L'Assicurato fece in seguito la prova, che il danno aveva ecceduto il cinquanta per cento; e gli Assicuratori furono condannati al pagamento del sinistro. Nel modo stesso fu ammessa la renunzia d'incetta, e accordato il pagamento del sinistro nell'anno 1794. per dipendenza di diverse spedizioni di frutti fatte per Londra sul Convojo Inglese il trattenimento del quale, avendo portato la loro deperizione a segno che la vendita pubblica fattane non dava un netto retratto sufficiente al pagamento del nolo.

39. All'incontro fu rigettata l'azione dell'abbandono, e del pagamento del sinistro nell'indicata Causa del Sig. Ferrieri sul carico grano venuto col Capitano Malliaroff decisa nell'anno 1787. perchè una parte del danno si poteva attribuire al viaggio da Kerson a Costantinopoli, che non

era stato assicurato, e al riscaldamento in cui potesse trovarsi il carico al tempo che cominciò il risico per conto delli Assicuratori.

40. Procedendo con queste massime, essendo nominato arbitro in unione del Sig. Dottor Francesco Amici, e del Sig. Giacomo Nascio uno dei primatj, e più esperti Agenti di Sicurtà della Piazza di Livorno, per la verificazione di un sinistro domandato dai Sigg. Antonio Francesco Salucci, e figlio come Procuratori dei Sigg. Fratelli della Casa di Genova contro i Sigg. Assicuratori di Livorno stati a loro favore sopra commestibili nella Checcia nominata SS. Cosimo, e Damiano, Capitano Michele Grumovich Raguseo da Tunis per Livorno; Per quanto nella qualità di Consultore avessi opinato, che la qualità e quantità di danni potessero dar luogo alla renunzia d' incetta; pure dietro la verificazione precisa di tali danni, dovei decidere non esser luogo al pagamento del sinistro per non arrivare i danni, e patimenti del carico procedenti da Acqua di Mare, al cinquanta per cento. E così fu risoluto con nostro Lodo del 4. Settembre 1787, di cui mostrando i Sigg. Della Casa di non essere pienamente contenti, mi feci carico di dar loro i motivi che ci avevano mosso a così giudicare, dei quali rimasero persuasi, e ricevè la sua piena esecuzione.

41. E parimente in qualità di Arbitro collo stesso meritissimo Sig. Dottore Amici nella causa di pagamento di sinistro domandato dal Sig. Sabito Isach Ambron contro gli Assicuratori di Livorno stati sopra formentone da Goto per Lisbona nella Pollacca nominata la Madonna degli Angeli Capitano Giuseppe Crivelli Raguseo, atteso il costare, che il carico aveva sofferto dei danni naturali, e che altre cause avevano dato luogo alla mancanza in esso ritrovata, fui con esso di sentimento, che si dovesse denegare il pagamento per sinistro, e doversi procedere come si procedè per la liquidazione di danno in avaria con nostro Lodo del 12. Luglio 1793.

TITOLO OTTAVO.

Della cessione, e renunzia all' incetta del corpo, e attrazzi della nave.

NEL trattare dei risici che sono a carico degl' Assicuratori ho con precisione dimostrato quali sieno quelli nei quali cada immediatamente la cessione, o l' abbandono della nave, quando questa forma il soggetto del Contratto di assicurazione, e con maggior specialità sotto il Titolo dell' innavigabilità della nave, in aumento di ciò che in detti luoghi servendo all' oggetto principale di quel particolare discorso ho dovuto dire, credo di dover riunire sotto questo Titolo alcune osservazioni che sono proprie di questo soggetto su cui più particolarmente cadono le questioni per la competenza dell' azione alla renunzia all' incetta.

2. Tutte le Leggi convengono che per il naufragio, per l' arresto, presa, per l' investimento in terra, ed innavigabilità della nave, e la mancanza di nuova nel tempo dalle Leggi respettivamente prescritto, si dà luogo all' Assicurato di far l' abbandono all' Assicuratore, secondo le disposizioni riportate al Titolo sesto di questo tomo, ma tutta la controversia ordinariamente si raggira sulla cognizione della verificazione di questi casi fino al grado di dar luogo a tale azione.

3. Osserva saviamente il *Valin* (1), che la nave non vi è dubbio che diminuisce considerabilmente di valore in un viaggio di lungo corso, e ciò per una necessaria conseguenza della navigazione stessa, ancorchè più felice: Onde gli Assicuratori non essendo in alcun modo obbligati di buonificare all' Assicurato la diminuzione del valore della nave al suo arrivo a salvamento, non possono per identità di ragione esser tenuti, nel caso di semplice investimento, o di altro danno occorso alla medesima, che non la renda innavigabile, al pagamento dell' intiero valore, e tutto quello che da essi può esigersi è, che la rimettino in stato di poter servire, riparando al danno che essa ha sofferto dal

(1) *Valin des assur. art.* 46. p. 92.

semplice investimento, o da qualunque altro caso sinistro.

4. Osserva altresì questo dotto Autore, che è ben dolorosa la situazione degl' Assicuratori, se in caso di naufragio con rottura sono essi obbligati al pagamento della somma, nella quale la nave è stata legittimamente valutata nella Polizza, senza alcuna deduzione per ragione della diminuzione che la nave ha dovuto necessariamente soffrire nel suo valore durante il viaggio fino al giorno del naufragio: Come altresì è gravoso di dover pagare la perdita per l'intiero, allorchè la nave non ha alcun nolo da conseguire, e non sa comprendersi come abbia potuto stabilirsi l'uso, che in simili casi non deva farsi alcuna deduzione, giacchè per disposizione di ragione gli Assicuratori non devono rispondere, che dei casi fortuiti, e non sono in alcun modo tenuti dei vizi naturali della cosa assicurata, o della diminuzione che essa soffre per l'uso necessario: E finalmente conclude, che in qualunque ipotesi non è sempre lecito di argumentare da ciò che ha luogo nel naufragio, quello che deva farsi nel semplice investimento, e subito che vi è un modo di raddobbare la nave, e di rimetterla in stato di servire, ciò facendo gli Assicuratori hanno pienamente sodisfatta la loro obbligazione (2).

5. Uno dei casi più questionati è effettivamente quello, se il semplice investimento della nave senza rottura dia luogo all'immediato abbandono, e alla renunzia d'incetta. Ed i Dottori sostengono, che l'Assicurato è in facoltà di farla, ma la validità, o insussistenza di tale atto dipende dal verificare in fatto se può aver luogo e facilmente un resarcimento, o sivvero la nave è ridotta in tale stato che occorra molta spesa, e molto tempo per renderla servibile.

6. Il *Valin* (3) riporta una Sentenza dell'Ammiraglità di Marsilia del 22. Agosto 1752. nel caso che una nave aveva battuto sopra gli scogli, ed era stata sollevata dal suo investimento per mezzo del suo equipaggio medesimo, con la quale fu deciso che l'Assicurato aveva diritto di domandare agl'Assicuratori dichiarati nella Polizza *franchi di ogni avaria*, il pagamento di ciò, che a lui era costato il rad-

(2) *Pereira de Castro dec. Lusitan. 56. n. 10. t. 2.*

(3) *loc. cit. p. 96.*

dobbo della nave, e il rimetterla in stato di continuare il suo viaggio: ma tal Sentenza fu revocata dal Parlamento di Aix nel 6. Giugno 1754, e furono assoluti gli Assicuratori sul fondamento, che non vi era concorso un investimento reale ed assoluto, subito che la nave era stata in grado di sollevarsi con il suo proprio equipaggio, e per conseguenza non vi era stato alcun tempo, in cui potesse aver luogo l'azione dell'abbandono: Lochè serve a stabilire la proposizione, che all'oggetto che l'investimento della nave possa dar luogo all'abbandono deve esser completo: E questa proposizione si estende altresì a tutti quei casi, in cui la nave non può continuare il suo viaggio senza un raddobbo per causa delle burrasche, e casi di Mare che ha sofferto.

7. Si è esaminato al Titolo della innavigabilità la questione, se quando l'investimento, o il danno della nave, benchè reparabile, succeda in luogo dove mancano i materiali, o gli Artisti per ciò fare, si faccia luogo alla renunzia d'incetta, e si è sostenuta l'affermativa, dovendosi questo caso considerare come una funesta conseguenza del primo sinistro, e perciò a carico degl'Assicuratori: E si è altresì osservato in detto luogo qual sia la disposizione di ragione nel caso, che però dee riguardarsi per ben difficile ad accadere, che il Capitano non sia in grado di supplire al riattamento della nave per mancanza di denaro, e di credito (4).

8. L'*Emerigon* (5), parlando della renunzia all'incetta della nave, rileva ottimamente al proposito, che la nave essendo presa, e l'Assicurato avendone fatto l'abbandono: Se ella è in seguito rilasciata dal Depredante, o in qualunque altra forma acquista la sua libertà, gli Assicuratori devono godere del benefizio acquistato per la renunzia all'incetta, senza che l'Assicurato possa riacquistare alcun diritto del ritorno della nave: E per identità di ragione l'Assicurato è in facoltà di costringere gli Assicuratori al pagamento delle somme assicurate, senza che essi possino difendersene sotto l'istesso pretesto.

9. Lochè parimente ha luogo nel caso, che sia segui-

(4) *Emerigon ch.* 12. *sect.* 13. *e sect.* 38. *ch.* 17. *sect.* 2.

(5) *Emerigon des assur. ch.* 17 *sect.* 6. *Pothier n.* 138.

to l'abbandono della nave per causa di arresto di Principe, e per mancanza di vera novella, ed in seguito la medesima sia comparsa (6): Nel caso altresì che la nave sia stata dichiarata innavigabile, e per tal causa fattone l'abbandono, sebbene per le diligenze degli Assicuratori, che l'abbiano raddobbata, e messa in stato di navigare, ritorni in grado di potere servire, non sono però essi in diritto di costringere l'Assicurato a riprenderla. Essendo regola indubitata, che l'abbandono è assoluto per una parte, e per l'altra, senza che in alcun caso possa essere alterato dal ritorno della nave. Ed in ciò l'*Emerigon* (7) rigetta l'opinione del *Valin*, che pensa al contrario, e rigetta l'uso d'Italia, dove dic' egli, è bastante, che gli Assicuratori paghino il danno alla cosa perduta, se avviene che sia in seguito recuperata (8).

10. Concludono altresì questi Autori, che non vi è, che l'abbandono reale, ed effettivo che trasferisca negl'Assicuratori la proprietà di quello, che può essere recuperato, e che possa per conseguenza obbligarsi al pagamento dell'assicurazione (9). Nel caso di arresti di nave fatti da Corsari, nei quali possa aver luogo il riscatto, l'Assicurato nel notificare il sinistro agli Assicuratori può intimarli a dichiararli, se vogliono prendere al loro profitto il riscatto, lochè negandosi dai medesimi può egli allora, senza aver ricorso alla formalità dell'abbandono, costringerli a pagar le somme assicurate, senza che possano pretendere cos'alcuna sugl'effetti riscattati, non essendo giusto, che eglino lascino l'Assicurato nell'incertezza se eglino accetteranno, o repudieranno la convenzione del riscatto. E devono altresì dichiararsi di esser pronti a contribuire alle spese del medesimo, conforme ho già stabilito nel Titolo delle prese, e dei saccheggi, che si fanno dai Corsari (10).

11. La fregata la Teti comandata dal Capitano Giuseppe Monteverdi Toscano, e di proprietà della Casa Saluc-

(6) *Pothier des assur. n.* 138.
(7) *Emerigon chap.* 17. *sect.* 6. §. 2. *Valin des assur. art.* 60. *p.* 133.
(8) *Emerigon sect.* 1. §. 1.
(9) *Valin des assur. art.* 44. *p.* 92. *Pothier des assur. n.* 131. *Regolamento d' Amsterdam art.* 25.
(10) *Valin des assur. art.* 67 *p* 139 *Pothier n.* 137. *e* 139. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 21. §. 6 *chap.* 17. *sect.* 6 §. 3. *Atti del Tribunale di Livorno num.* 891. *del* 1780.

ci di Livorno, dovè soggiacere anch' essa nel suo viaggio da Livorno a Londra nel decorso della guerra del 1767. alla disavventura, che fu molto comune con altre navi neutrali, e fu arrestata da un Corsaro Spagnolo. I Sigg. Salucci volendone reclamare, e con giustizia il riscatto, intimarono per mio mezzo gli Assicuratori a dichiararsi, se volevano contribuire alle spese, alle quali si andava incontro per tale oggetto, e il Magistrato dei Consoli del Mare per provvedere al loro silenzio, gli assegnò un termine ad aver fatta tale dichiarazione, o a pagare il sinistro, ed intendersi decaduti da qualunque recupero. E lo stesso sistema fu tenuto nell' anno 1784. allorchè i Negozianti di Livorno spedirono in traccia della nave Gran-Duchessa di Toscana stata tratta fuori di cammino da tre marinari ribelli Schiavoni, ed in seguito recuperata al Zante (11).

12. Se però al contrario gli Assicuratori dopo la notificazione del sinistro fanno loro stessi il riscatto, la transazione è a loro vantaggio, e divengono compratori, e proprietarj della cosa a proporzione del loro interesse: Nè possono offerire all' Assicurato la restituzione della nave, e degl' effetti per dispensarsi dal pagare la somma assicurata. E la ragione si è, perchè al momento della presa si è aperto il diritto, e formata l' azione dell' Assicurato contro gli Assicuratori, i quali in questo caso non hanno potuto convenire il riscatto, che per il loro particolare interesse: Parlando del riscatto si sono riportati i Giudicati di Francia, che l' Emerigon allega per confermare la sua proposizione (12).

13. All' oggetto, che l' Assicurato possa legittimamente procedere all' abbandono della nave per causa dell' innavigabilità della medesima si rende necessario, o che l' innavigabilità sia di per se stessa evidente, come allorquando la nave si affonda, o si rompe sopra uno scoglio a vista di ognuno, o sivvero che per mezzo di giudiciale perizia legalmente fatta, come si è osservato parlando su questo articolo, sia verificato il danno di natura tale da non potersi pron-

(11) *Atti di detto Tribunale di Livorno di n.* 164. *del* 1784.

(12) *Valin des assur. art.* 67. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 21. §. 6. *Rota di Genova dec.* 101.

tamente, e facilmente resareire (13). E su questa perizia nasea il decreto con la condanna della innavigabilità del Tribunal competente in quei luoghi ove può adirsi il Tribunale, o del proprio Console in quelli nei quali per diritto, e per consuetudine, o per mancanza di altri Tribunali è solito ricorrersi al medesimo per legittimare tali operazioni.

14. Imperocchè all' oggetto, che resti pienamente giustificata nel Giudizio ordinario, conforme è neeessario, l'innavigabilità in quella forma che ricercasi per potersi dire venuto il caso dell' assieurazione, e del pagamento totale delle somme assicurate in conseguenza dell' abbandono non basta il provare semplicemente, che la nave possa proseguire il destinato viaggio senza esser prima resarcita, ma eonvien concludere legalmente, che fosse ridotta in uno stato da non potersi resareire senza un eceessiva spesa, e considerabile lunghezza di tempo. Esaminando con queste teorìe una simile materia nella Causa intentata da Giorgio Coade di Exon che essendosi fatto assieurare in Livorno sopra corpo, attrazzi della Nave Ettore da Exon per Livorno, pretendeva il pagamento del sinistro, perchè avendo il Capitano incontrato molte burrasche, e sofferta una cattiva navigazione si era rifugiato in Dartmouth, ove aveva dichiarata innavigabile, ed ineapace di resareimento la nave sopra una stragiudicial perizia da lui eommessa ad un Capitano, e due Costruttori, e sopra diversi attestati di persone, che deponevano di aver veduta la nave, e di averla giudicata innavigabile, fu rigettata l' istanza dell' Assicurato, prima dal Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa eon Sentenza del 22. Marzo 1751, e quindi dalla Rota Fiorentina, che eonfermò la prima Sentenza sotto dì 26. Settembre 1755. a relazione dei già Auditori Soldani, Venturini, e Agnini, ehe ne pubblicarono la Decisione, ehe è veramente magistrale su questo proposito.

(13) *Targa ponderaz. marit. cap. 5. Wedderkoop introd. ad ius naut. lib. 2 tit. 7. num. 100. Casareg. de commerc. disc. 17. num. 5. Balduce. ad Ramon. cons. 39. n. 24. & seqq. tom. 1. Rocc. de assec. not. 59. n. 203. e 204. Rocc. disp. select. cap. 7. num. 3. e la Rota Fior. nel Tesoro Ombros. decis. 60. a 65. & seq tom 3. Liburnen. Assecurationis del 20. Sett. 1784. §. l' Uffizial maggiore, e nella confermatoria della Rota Fior. del 15. Luglio 1785. §. 36. av. il Sig. Aud. Vernaccini.*

15. In fatti non è per disposizione di ragione lecito all' Assicurato il renunziare l' incetta, quando il danno è resarcibile: ma in tal caso sono gli Assicuratori tenuti all' avaria, mentre all' effetto, che dir si possa avvenuto il sinistro occorre il provare l' innavigabilità assoluta, e non temporaria, e non può dirsi assoluta, quando non dà corruzione naturale, o per vecchiezza, ma per caso sinistro vien ridotta in tale stato, che l' arte non giova a rimetterla in grado di servire alla navigazione, o la spesa necessaria per eseguire un tale resarcimento sorpassa la metà nell' intiero valore della nave medesima, secondo il principio generale stabilito in questa materia, che non dicesi perdita totale, nè si fa luogo alla renunzia, se il danno non oltrepassa la metà del valore della cosa assicurata, secondo quello da Me premesso nel trattare quest' articolo sull' autorità di tutti gli Autori marittimi (14).

16. Poichè gli Assicuratori sono tenuti dei danni che procedono dal disastro di Mare, e dai pericoli che si assumono, ma è regola generale costantemente stabilita, e da Me più volte repetuta, che non sono responsabili delle conseguenze procedenti da un vizio intrinseco, e naturale della cosa assicurata, e quando il danno procede da una causa preesistente al tempo del fatto contratto (15).

17. Quello adunque che ben sovente forma soggetto di

(14) *Roc. de assec. not.* 34. „ assecurata navi cum plaustris, & armamentis ipsius si contingat, quod a Piratis capta sit, & tormentis quassata cum magno detrimento malorum, & armamentorum dimittatur, & Magister navis Portus adeat ubi refecta navi per partes, & instructa in Patriam remiget, an teneantur Assecuratores ad æstimationem totius navis, vel solum respectu damni illati, & pro Assecuratoribus dicendum est eos nullatenus teneri cum incolumis navis evasisset, quia etiamsi dilacerata esset tamen eadem carina manente non est dubium eamdem esse „ *Casareg. de commer. disc* 17. *n.* 4. *e* 5. *Merend. contr. iur. lib.* 23. *cap.* 50. *n* 21. *Valin des ass ur. art.* 46. *Emerigon ch.* 12. *sect.* 18. §. 1. *e* 9 *Pereira de Castro decis.* 56 *n.* 10. *la Rota Fior. in una Liburnen Assecurationis del* 28. *Agosto* 1783. *av. Maraffi, che è la nona in ordine delle Decisioni marittime impresse in Pisa, e nella Liburnen. Assecurationis navis Hectoris del* 26. *Sett* 1755 *avgli Aadd. Agnini, Venturini, e Soldani.*

(15) *Valin des assur art.* 29 *Pothier des assur. n.* 63. *Casareg. disc.* 142 *n.* 15. *e* 22.

questione si è il vedere, se l' atto dell' abbandono sia legittimo. Avendo esposto i requisiti che deve avere, convien soggiungere, che in molti casi l' equità dei Giudici ha voluto recedere dal rigor della Legge adottando il sentimento, non però sempre giusto, che il conseguimento del premio renda gli Assicuratori responsabili di qualunque danno, e che perciò nel legittimare le azioni, che hanno per causa fatti di Mare, o di navigazione, non deva scrupolosamente osservarsi il disposto del Gius comune, ma piuttosto procedersi con le prove che si richiedono dalla naturale equità, e dal Gius delle Genti (16). Ed in conseguenza, che non essendovi una Legge positiva, che prescriva la formalità per l' abbandono della nave, non deva perciò il Giudice star legato ad un genere di prove piuttosto che ad un altro, ma deva procedere a giudicare secondo la pura, e mera verità in qualunque modo essa a lui si manifesti (17).

18. Due celebri Cause sono state ultimamente agitate nei Tribunali di Toscana su quest' oggetto, nelle quali i Giureconsulti che le trattavano hanno fatto pompa dei loro talenti, e non ostante la più accerrima contradizione pare che i Giudici abbiano in gran parte receduto a puro danno degli Assicuratori, da quella che era una volta l' opinione dei Tribunali di Toscana, secondo gli esempj superiormente riportati. E non è nuovo, che le variate circostanze dei tempi facciano mutare le massime dei Tribunali in quello che riguarda l' opinione, e l' interpetrazione della Legge, e che non ha una positiva disposizione a suo favore, conforme in mille occasioni ha detto di se medesima la Rota Romana.

19. La prima di dette due Cause fu promossa dagl' Assicuratori di Livorno contro il Capitano Andrea Bellucci della nave Sorte-Cortese Veneta, impugnando al medesimo l' abbandono fatto della sua nave in Villanuova di Partiman sulle

(16) *Mascard. de probat concl* 272. *n.* 1. *vol.* 1. *Rota post Urceol. de transact. dec.* 21. *n.* 405. *Casareg. de commerc. disc.* 1. *n.* 161. *Marant de ord. iud. par.* 4. *distinct.* 6. *n* 61. *e la Rota di Firenze nel Tesoro Ombros. tom.* 3. *dec.* 60. *n.* 66. *e nella Liburnen. Assecurationis del* 20. *Sett.* 1784 *avanti il Sig. Console della Pura.*

(17) *Ansald de commerc. disc.* 70. *Rot Rom cor Ansald. decis.* 41. *n.* 6 *dopo il Balduec. tit. de assec. decis.* 7 *n.* 3. *dec.* 8. *num.* 8. *e dopo il Casareg. disc.* 142. *n.* 12.

Coste del Portogallo, come arbitrario, ed illegale, perchè fondato sopra una perizia non giudiciale, senza intervento di alcuno per gl' Interessati, e non autorizzato detto abbandono da alcun decreto: Gli Assicuratori ottennero una Sentenza pienamente favorevole dal degnissimo Sig. Bartolommeo Martini Auditore Vicario del Tribunale di Livorno sotto dì 11. Marzo 1784.

20. Ma ben diversa fu la loro sorte nei due consecutivi Giudizj: Giacchè furono condannati dal Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa con Sentenza de' 20. Settembre 1784. a relazione del Sig. Console Della Pura, la quale fu confermata dalla Rota Fiorentina sotto dì 15. Luglio 1785. a relazione del Sig. Auditor Vernaccini; E siccome vi era considerabile recupero del corpo, e attrazzi di detta nave, così gli Assicuratori non avendo potuto conseguire la revisione delle due conformi Sentenze devennero ad un accomodamento su questo recupero, e pagarono al Capitano per resto, e saldo dei loro tocchi a ragione di 65. per cento.

21. Non meno impegnosa fu l' altra Causa promossa dai Sigg. Assicuratori di Livorno contro il Sig. Spiridione Zingrillara di Venezia assicurato sopra corpo, attrazzi &c. dello sciabecco nominato S. Gio. Evangelista, e S. Spiridione comandato dal Capitano Antonio Macchiavelli, impugnando al medesimo tanto la valutazione fatta d' accordo nella polizza come eccessiva, quanto l' illegittimità dell' abbandono, sì perchè l' innavigabilità non fosse assoluta, ma remporaria anche ai termini della stessa perizia presentata al Console Veneto in Smirne per ottenere il consenso di licenziare l' equipaggio, e che il resarcimento secondo la vera valutazione dello sciabecco non arrivasse al 50. per cento ricercato dalla Legge perchè abbia luogo l' abbandono. E sostenevano finalmente che questo abbandono medesimo fosse arbitrario, ed illecito nelle circostanze in cui ritrovavasi detto sciabecco e perciò mancasse l' esistenza certa del risico tanto in genere, che in specie, e del sinistro, che chiunque pretende essersi fatto luogo all' adempimento del contratto di assicurazione, e conseguentemente al pagamento delle somme assicurate deve pienamente provare (18).

(18) *Santern. de assec. par. 4. n. 46. Casareg. de commer. disc. 1. num. 36*

22. E non ostante il massimo impegno, e la somma dottrina dei Difensori dei Sigg. Assicuratori doverono essi soccombere tanto avanti i Consoli del Mare di Pisa per Sentenza del 13. Settembre 1785, quanto avanti la Rota Fiorentina per Sentenza del 20. Marzo 1786 a relazione dello stesso Sig. Auditor Vernaccini.

23. Tuttavolta non può omettersi di fare osservare, per la verità, che convengono tutti gli Autori, ed è massima dei Tribunali, che in qualunque caso di dubbiezza gli Assicuratori devano essere preferiti, e deve rispondersi per la loro assoluzione; perchè la materia di questo contratto è molto pericolosa, e soggetta alle fraudi in danno degli Assicuratori, che a buona fede s' impegnano in una obbligazione, di cui anche volendo non possono conoscere l' estensione. Laddove l' Assicurato sa, e può sapere le circostanze del rischio che vende, e che si rendono del tutto occulte all' Assicuratore: Onde non è maraviglia, se ben sovente costretti a soffrire il pagamento di danni ingiusti fanno talvolta qualche resistenza prima di aderire al pagamento, per non restare così spesso le vittime della loro buona fede (19).

24. Oltrechè la stessa utilità del Commercio richiede che gli Assicuratori sieno favoriti, protetti, ed assistiti, perchè dall' esercizio della loro professione acquista il Commercio sussistenza, e vigore certo, essendochè senza di loro molte cose che hanno luogo non si farebbero, onde estendendo gli obblighi degl' Assicuratori facilitando i sinistri, ed aumentando i casi, nei quali possano per loro conto abbandonarsi i bastimenti, deve principalmente da chi pensa al ben pubblico, ed al commercio, che è considerato l' anima ravvivatrice dello Stato da ogni più culta Nazione, aversi in considerazione, non venga a diminuirsene il numero, e pregiudicarsi l' interesse comune, come dopo l' autorità del Merenda „ Considerandum est multum expedire, multos existere = Assecuratores merciuni, assurdum ergo est cum eis du= re tractare „ osserva giudiziosamente il chiarissimo Com-

Rocc. de assecur. n. 6. la Rota dopo l' Urceol de transact. dec. 53. n. 1.

(19) *Giurba observ. 73. n. 7 vers. in dubio, Merend. controv. iur. lib. 23 cap. 5. n. 26. De Hevia de commerc. nav. cap. 15. n. 31. e nella Liburnen. Assecurationis del 29. Giugno 1781. av. il Sig. Aud. Arrighi §. 54.*

mentatore dell' Ordinanze di Francia „ Non è egualmente, = dic' egli, interesse del Commercio, che vi sieno Assicura- = tori? E non è egli a temersi che aggravando la loro con- = dizione, e trattandoli con tanto rigore non si disgustino = alfine da un genere di negoziazione, in cui tutti i risici = sono a loro carico fino alla infedeltà degli Assicurati? Per- = chè finalmente in questo contratto essi non possono mai = ingannare, o sorprendere; Ed essi sono esposti ogni gior- = no a divenire le vittime della loro buona fede &c. „

25. Il *Park Cap. XI.* dopo aver trattato pienamente dell' influenza, che spesse volte la fraude prende nel Contratto di assicurazione, passa a dimostrare in quali altre circostanze, se possa discoprirsi, o sospettarsi la frode resti viziata, ed annullata la polizza. Di questa natura dice egli, è la dottrina dell' innavigabilità. Sopra questo punto è stato determinato, che qualunque nave assicurata, deve al tempo della Sicurtà essere capace di eseguire il viaggio, almeno che non sopravvenga qualche esterno accidente. Ma se ella avrà qualche latente defetto sebbene intieramente incognito alle Parti, questo Contratto resta nullo, e gli Assicuratori sono liberati da qualunque obbligazione. Questa dottrina è fondata sopra il principio generale della Legge di Sicurtà per cui l' Assicuratore non può essere responsabile per alcuna perdita nascente dalla insufficienza, o difettosa qualità, e condizione della cosa assicurata. Poichè il Contratto di assicurazione porta l' implicita convenzione, che ciò che cade in Contratto, sia in quello stato, e condizione in cui deve essere. E per conseguenza non è sufficiente per l' Assicurato di dire, che egli non sapeva, che la nave fosse innavigabile; perchè egli deve sapere in quale stato si trova allorchè vuol farla assicurare. La nave è il soggetto del Contratto tra le Parti: Se la nave non è capace di eseguire il viaggio, è lo stesso che se ella non esista. E sebbene il difetto non sia cognito all' Assicuratore, pure siccome il vero fondamento del Contratto è la navigazione, la Legge è chiaramente in favore dell' Assicuratore: Perchè un tal defetto non è conseguenza di alcuno esterno disastro, o imprevidibile accidente, che nasca dai pericoli di Mare, o da qualunque altro risico, che gli Assicuratori si sieno impegnati d' indennizzare all' Assicurato.

26. Stabilisce inoltre, che se non è dimostrato qual sia la Causa, a cui è attribuibile la perdita della nave, e se abbia avuto origine in un' epoca posteriore alla fatta Sicurtà, talchè al tempo della Sicurtà possa presumersi, che fosse in stato di navigazione, nel dubbio gli Assicuratori sono tenuti.

27. E' pur troppo vero che ogni caso di questo genere deve dependere dalle particolari circostanze, ma quando queste sono accertate la regola è chiara, e decisiva.

28. Questa materia fu lataмente discussa secondo le Leggi d' Inghilterra nel caso della Fregata Mills il di cui esame fu soggetto a molta varietà di discussioni in diversi Tribunali, e fu finalmente determinato nell' anno 1764 in favore degli Assicuratori; perchè la sicurtà era stata fatta sopra una nave il di cui latente difetto era intieramente incognito alle Parti, e perciò gli Assicuratori non potevano esser tenuti sopra una nave che non era navigabile, sebbene un tal difetto non fosse cognito alle Parti.

29. Lo stesso Autore nel precedente Capitolo IX. dell' abbandono pag. 167 riporta l' annesso caso di una Sicurtà fatta sulla nave Principe di Galles *in Porto, o al Mare per sei mesi* da contare dal 18 Luglio 1777. Questa nave fu spedita in servizio del Governo da Cork a Quebec. Essa arrivò al Porto del destino; ma la stagione essendo troppo avanzata prima che fosse in ordine per ritornare, rimase ferma nel Bacino. Ma nel 19 Novembre essendo stata sorpresa dal ghiaccio fu molto danneggiata per rimanere sullo scoglio. Lo stato della nave non potè riconoscersi sino all' Aprile successivo dopo che era spirata la polizza. Fu dunque in quell' epoca, che fu ritrovata affondata, per fare acqua, e molto danneggiata, ma non in stato d' innavigabilità. Nel progresso del resarcimento si aumentarono le difficoltà per mancanza di materiale; ed il Capitano dopo aver consultato i Mercanti, ed Agenti del luogo la vendè. Dando il conto agli Assicuratori gli addebitò di tutta la valuta, e gli accreditò dell' ammontare del prezzo per cui l' aveva venduta, come di un recupero.

30. *Lord Mansfield* dichiarò, che tutta la questione in questa Causa era il determinare se questo accidente portasse la perdita totale. Dopo avere esaminate le ragioni prodotte dai

Difensori di ambe le parti, l' opinione del detto Giudice, e di tutta la Corte fu essere di Giustizia in questo caso, che il danno ritrovato nella nave nel mese di Novembre dovesse riguardarsi come un' avaria, e non come sinistro totale.

31. Una nave neutrale è arrestata, o trattenuta in un Porto per forza di Principe, o per quello che chiamasi *embargo*: Il Proprietario immediatamente alla notizia di questo accidente ha il *diritto dell' abbandono*: Poichè nessuno è tenuto a soffrire il pericoloso evento dell' *embargo*: Ma se questa medesima nave arrestata è liberata talchè possa essere informato, che il sequestro è levato; non essendo stata trattenuta, che per due o tre giorni, di modo chè non abbia sofferto alcun' accidente, nè verun danno; in questi casi è impossibile di sostenere, che l' Assicurato possa procedere all' abbandono: Poichè sembra che sia coerente al buon senso, che l' Uomo non possa scegliere se voglia fare, o nò l' abbandono, finchè non ha l' avviso della perdita: E se nel modo stesso può sapere, che è cessato il pericolo, e che la cosa assicurata è salva; egli perde sicuramente ogni diritto alla scelta dell' abbandono: Perchè egli non ha, nè può avere alcun diritto all' abbandono, quando la sua proprietà è salva.

32. Questo medesimo principio ha luogo nel caso d' investimento: perchè se la nave risorge, è recuperata, e và al suo destino, prima che sia terminato il Giudizio dell' abbandono, questo non ha più luogo, e si procede col sistema della refezione del danno, egualmente che negli altri casi, nei quali non è consumato il sinistro, e la cosa assicurata, con un maggiore, o minor danno arriva al suo destino.

33. Conclude il dotto Autore le sue osservazioni sopra questo articolo, che se l' Assicurato ricevuta la notizia, che la nave è molto danneggiata, e che si ritira in un Porto per resarcirsi, esprime il suo desiderio agli Assicuratori di farne l' abbandono, e ne è da loro dissuaso, e gli prestano il consenso per il resarcimento; Essi rimangono tenuti a favore dell' Assicurato di tutti i danni, che proverranno dal loro rifiuto, ancorchè ammontassero all' intiera somma assicurata: Perchè la ragione, per cui la notizia dell' abbandono è giudicata necessaria è quella di prevenire la sorpresa, e la frode in danno degli Assicuratori; ma in questo caso il loro proprio atto tien luogo della necessaria formale notizia.

34. Il *Weskett* pag. 4 osserva di non aver potuto trovare in alcun libro antico, o moderno, che abbia conosciuto, ove non si dica, *che in caso, che la nave sia presa l' Assicurato può domandarne il sinistro, come perdita intiera, e farne l' abbandono*. E ciò che prova, che la proposizione è molto forte si è, che per Legge generale, si può procedere all' abbandono nel caso di semplice arresto, o embargo di Principe anche amico.

35. Le particolari costituzioni dei differenti Paesi hanno positivamente fissato il tempo preciso nel quale l' Assicurato possa procedere in questi casi all' abbandono. E l' aver fissato il tempo preciso, dice egli, prova la sussistenza della massima.

36. Riporta un caso deciso nel 15 Luglio dell' anno 1779 relativamente a una polizza di sicurtà riportata sopra la nave speranza, e suoi noli valutata in polizza per lir. 2200 sterline da Montferrat per Londra. La nave era stata presa e ripresa col carico, ed il Capitano n' era tornato al possesso alla nuova York; ed aveva stabilito di pagare il salvaggio con parte del carico, e proseguire col resto al destino. Ma in seguito mutò consiglio per essere sopravvenuto un' *embargo*, e procedè alla vendita della nave, e di tutto il carico, allegando diversi pretesti per giustificare la sua condotta. Gli Avvocati degli Assicuratori sostenevano, che in queste circostanze il Capitano da uomo onesto, avrebbe dovuto proseguire il suo viaggio, e che la sua condotta di portare a totale sinistro ciò che non era di sua natura che un danno parziale, ed anche ben tenue era estremamente reprensibile, e fraudolenta verso gli Assicuratori. Non ostante tutto ciò il Giudice fu di opinione, che l' *embargo*, (sopra di che non pareva cadere alcuna difficoltà) essendo uno degli accidenti assicurati dalla polizza, era di per se stesso una causa sufficiente all' abbandono; e che l' Assicurato non è tenuto in questo caso ad aspettare l' evento dell' embargo, il quale essendo di una durata incerta, rimane delusa l' intiera veduta, e l' oggetto di un viaggio.

37. Il Giudice senza perdere tempo a recapitolare le prove, con cui si voleva imbrogliare il Giudizio, si limitò alla considerazione di questa massima, e coerentemente alla medesima proferì Sentenza a favore dell' Assicurato.

38. Il detto Autore dichiara di astenersi dal fare qualunque osservazione sopra questa Sentenza, esortando solamente gli Assicuratori a considerare quale sia la loro situazione in simili occasioni. Le regole generali non possono sempre essere applicate con giustizia ai casi particolari.

39. Lo stesso Autore alla *pag.* 280. tratta diffusamente l'articolo dell' insufficienza della cosa assicurata, ed alla *pag.* 506. parla egualmente della innavigabilità sul rapporto del vizio latente, o di quello sopravvenuto nel viaggio per misurare l' obbligazione degli Assicuratori, ed il diritto dell' Assicurato riportando vari esempj in tutta la loro estensione.

40. L' *Azuni pag.* 2. stabilisce „ l' abbandono della = nave potrà farsi (salve certe modificazioni) nei casi di = preda, naufragio frattura, incagliamento, o arrenamento, = arresto di *Potenza nemica*, e d' innavigabilità „. Oltre questi, ciascuno dei quali costituisce a certi riguardi una legale intiera perdita della nave, la Legge non ammette l' abbandono, se non se allora soltanto, che esiste l' effettiva intiera degli effetti assicurati, e non essendo tale non deve considerarsi, che come avaria da repartirsi tra gli Assicurati, e Assicuratori a proporzione dei loro respettivi interessi. E se dopo il seguito abbandono la nave arrivasse salva in Porto, l' Assicuratore raccoglierà per sua parte e porzione il profitto del viaggio, senza che il Caricatore assicurato possa pretendere cosa alcuna a riserva di ciò che si trovasse non essere stato assicurato: E per egual ragione l' Assicuratore dopo il significatogli abbandono non potrà, sotto il pretesto del ritorno della nave, dispensarsi dal pagamento delle somme assicurate.

41. Lo stesso Autore alla parola *innavigabilità*, riporta il sistema di Legge adottato dalle Nazioni per stabilire i respettivi diritti rapporto al Contratto di assicurazione, coerentemente a quanto è stato anche da me osservato nella precedente part. 5, sotto la stessa denominazione.

42. E stabilisce ancora il sistema con cui il Capitano della nave deve porre in essere legalmente la prova della innavigabilità per sostenerne la verificazione. E in quali casi possa essere dispensato, anche col pregiudizio del Terzo, da quel di ragione, che la Legge, e l' uso hanno prescritto, so-

stituendo alle formalità solite praticarsi quelle prove, che la naturale equità, e il diritto delle genti hanno ammesso a favore dei Naviganti.

43. Osserva finalmente questo Autore che il *Valin tit. de frêts*, ed il *Potier traité des chartes-parties tom. 2. num.* 68. intendono, che la Legge di Francia obblighi il Capitano, a cui sia resa innavigabile la nave, a doverne noleggiare un' altra per condurre le merci al destino, se vuol lucrare l' intiero nolo. Ma egli seguitando l' opinione contraria dell' *Emerigon chap.* 12. *sect.* 16. §. 7. giudiziosamente riflette non potere aver luogo tal dottrina se non se nel caso in cui il Caricatore fosse presente allo stato della nave, o si trovasse alla portata di rintracciarne un' altra da se stesso, come forma il caso dell' Ordinazione di Francia dell' anno 1779. all' Artic. 7. Ma accadendo l' accidente in Paesi lontani, senza che il Caricatore nè per se, nè per mezzo dei suoi Corrispondenti possa far pervenire i suoi ordini, non vi è dubbio che il Capitano non deva in tal caso provvedere alla conservazione delle merci, ed operare quanto esigono le circostanze per la conservazione del carico affidatogli.

44. Questo caso è stato a mia cognizione esaminato nell' anno 1786. rapporto al Brigantino il Diligente comandato dal Capitano Cammillo Fiorentini Toscano di ritorno di America, ove per l' innavigabilità della nave ne comprò un' altra dove pose il suo carico per condurlo a Livorno, e questa essendosi perduta, ne fu liquidato il recupero con Sentenza del 14. Settembre 1786.

45. L' altro nel 1793 sulla nave il Cavaliere Francesco Seratti comandata dal Capitano Cristofano Monteverdi, che nello stesso viaggio fece un eguale operazione.

46. La Ruota di Genova nella Causa di preteso sinistro fra il Sig. Niccolò Comisoglù di Venezia, e gli Assicuratori di Genova stati sopra la nave Veneta nominata Grazia Divina, e Buoni Amici comandata dal Capitano Matteo Ob lovich, con una Decisione dottissima del 19. Giugno 1788. prese ad esaminare qual sia l' investimento di una nave per cui possa dirsi occorso il caso di sinistro; e qual sia l' innavigabilità della nave, tanto in forza della ragion comu-

ne, che dello Statuto di Genova, per cui possa dirsi accaduto, e verificato il sinistro: E nelle circostanze del caso assolve gli Assicuratori dal domandato pagamento di tal sinistro.

47. In questa Decisione si prendono diffusamente in esame non solo i principj di ragione su' quali possa stabilirsi il sinistro per il difetto d' innavigabilità; quanto ancora il sistema delle prove legali, che occorrono per la verificazione degli estremi del sinistro dependente da quest' azione: E si parla con molta accuratezza della legalità del testimoniale, o sia Consolato delle Perizie, e dei Decreti con i quali tali atti si devono legalizzare. Dichiarando quel rispettabile Tribunale di avere nella resoluzione di tale gravissima Causa fatto molto uso del presente Trattato venuto allora da poco tempo alla luce mediante la prima edizione.

48. Nell' anno 1789. cadde questione sulla verificazione del sinistro della Pollacca l' Elisabetta Capitano Parcagi Glessi Russo per la Sicurtà fatta sopra corpo e attrazzi di detto bastimento fino in Kerson, e di ritorno per Costantinopoli; colla dichiarazione però, che qualora detto bastimento per causa della troppo inoltrata stagione d' inverno restasse in Kerson, senza intraprendere il suo viaggio di ritorno per Costantinopoli, restasse terminato il risico per gli Assicuratori colla restituzione di una parte di premio.

49. Nel 13. Marzo 1787. gli Assicuratori fecero la renunzia d' incetta dichiarando, che per i riscontri avuti da Costantinopoli la Pollacca Elisabetta nel ritorno da Kerson per Costantinopoli fosse nel Mar Nero miseramente naufragata.

50. Gli Assicuratoti di Trieste pretendevano, che non fosse bastantemente provato il sinistro dalla sola comparsa fatta avanti l' Ambasciatore Brittannico a Costantinopoli con cui veniva posto in essere, che essa Pollacca partita fosse da Costantinopoli senza mai più essere colà ritornata, correndo anzi costante, e pubblica voce, che fosse perita in detto viaggio; sostenendo, che questa prova non concludeva, che il bastimento non fosse arrivato a Kerson, che ne fosse ripartito dentro il tempo fissato nella Polizza, e che fosse perito nell' intrapreso viaggio di ritorno.

51. Interrogato sopra questa pendenza fui di parere in senso di verità, che la dichiarazione del sinistro della Pollacca l'Elisabetta, fatta avanti l'Ambasciatore Brittannico a Costantinopoli fosse sufficiente a costringere gli Assicuratori al pagamento della Sicurtà; mentre il sinistro si prova, e per la pubblica voce, e fama, e per la mancanza di novella; e nell'uno, e nell'altro caso per evitare il pagamento spetta agli Assicuratori di provare il contrario.

52. Oltredichè essendo pervenuto da Kerson un certificato, che poneva in essere senza equivoco, che il bastimento per le burrasche sofferte nel viaggio da Costantinopoli a Kerson si era ridotto innavigabile, e come tale condannato dal Tribunale alla pubblica vendita, con essersene ricavato il miserabile prezzo di cento dubli. E non essendo questione, che era a carico delli Assicuratori il viaggio da Kerson a Costantinopoli, e resultando, che da quello è derivata l'innavigabilità della nave, non poteva neppure mettersi in dubbio, che gli Assicuratori fossero tenuti al pagamento del sinistro.

53. Altro caso cadde in esame nell'anno 1796. per la Sicurtà riportata sopra corpo, e attrazzi del Lougre nominato la Vittoria Capitano Girolamo Roverano di bandiera Sarda armato in corso, fatta per quattro mesi di firma, e due di rispetto. Il bastimento fu dichiarato in Livorno innavigabile, perchè la spesa della reparazione non stava più in correspettività della valuta del bastimento.

54. Gli Assicuratori di Trieste opponevano, che non vi è bastimento che non possa dirsi innavigabile per qualche tempo, giacchè basta la mancanza di attività, o di un cordaggio per renderlo tale; e però diverse sono le Leggi, e le dottrine sopra l'innavigabilità; che in quanto agli Assicuratori per decidere se la pretesa innavigabilità sia compresa nelle loro obbligazioni, conviene esaminare le apoche di Sicurtà, e non già attenersi a Sentenze contumaciali emanate da Giudici, che non hanno vedute le apoche, e che si dirigono secondo le Leggi, e sistemi del Paese in cui viene introdotta la Causa, le quali non possono valere a fronte dei patti: Che gli Assicuratori di Trieste nel Lougre la Vittoria non si erano rimessi agli Usi e Leggi di Livorno,

e perciò il Tribunale di Pisa non era per loro competente; e che l'Artic. 4. della Polizza di Trieste eccettua dal rischio, ed obbligo degli Assicuratori qualunque avaria generale e particolare, e parimente quei casi, nei quali il bastimento fosse costretto per qualunque accidente di navigazione allo scarico, e ricarico per rendersi atto al proseguimento; e così pure i danni che soffrissero gli attrazzi del bastimento salvandosi il corpo del medesimo.

55. E così non si credevano tenuti al pagamento del sinistro, che non reputavano accaduto dal solo investimento, quando il corpo del bastimento era salvo: Ed il Lougre essendo stato condotto salvo nel molo, non vi era luogo alla renunzia contro gli Assicuratori a rischio ordinario.

56. Interrogato del mio sentimento sopra queste eccezioni, dovei far rilevare, che era un falso principio di ragione, e di pratica il sostenere, che si deva ricorrere al luogo del Contratto per far decidere dell' innavigabilità di un bastimento che accade in un Porto terzo: giacchè trattandosi di una verificazione di fatto è di competenza del luogo ove ritrovasi il bastimento, che ha sofferto l'accidente, e su cui si devono eseguire le formalità necessarie. L'investimento del Lougre la Vittoria era seguito alle viste di Livorno, dove vi era una gran parte delle Sicurtà sopra corpo: La liberazione era stata fatta di ordine del Governo; e la perizia, e la condanna da quei Tribunali, che avevano diritto di conoscerne, come succede in tutti i casi, e nei Porti di qualunque Nazione: Giacchè i patti particolari del Contratto di Sicurtà sono soggetti alle Leggi, e ai Tribunali del Luogo del Contratto; ma quanto alle prove di fatto dell'esistenza del sinistro non può conoscerne, che il Giudice del Luogo ove accadde, il quale supplisce le formalità necessarie per l'interesse degli Assenti. E questo è il sistema universale, stando tutte le Piazze di Commercio per la prova del fatto a quanto si pone in essere dai Tribunali ove è accaduto il sinistro.

53. Il Tribunale di Pisa essendo competente per la giurisdizione sopra la maggior parte degli Assicuratori, e per essere accaduto l'accidente nel suo Territorio, ed avendo in contraddittorio Giudizio degli interessati canonizzato il sini-

stro formalmente, e ammesso l'abbandono. Questa Sentenza sulla dichiarazione del sinistro fa stato contro tutti, mettendo in essere, che l'innavigabilità era assoluta, e non temporaria, o removibile con facilità: e il danno essendo liquidato sopra il cinquanta per cento della valuta assicurata, questo solo stabiliva un sinistro al pagamento del quale erano tenuti gli Assicuratori di Trieste, nonostante il patto contenuto nella loro Polizza.

Questa pendenza terminò per Transazione.

TITOLO NONO

Del Recupero.

QUalunque caso di sinistro maggiore, che rompa la prosecuzione del viaggio della cosa assicurata al suo destino, per disposizione di Legge purifica la condizione del Contratto di Assicurazione, pone l' Assicurato in diritto di repetere il pagamento del danno che soffre, e costituisce l' Assicuratore debitore di quella quantità di cui si è assunto il pericolo.

2. Il naufragio, o l' investimento della nave raramente sono così fatali, che non possa in tali disastri aver luogo qualche recupero, o di parte del corpo e attrazzi di essa, o di parte del carico medesimo; lo che però non può farsi che con l' assistenza del Capitano, e dell' Equipaggio, o in loro mancanza degli Agenti dell' Assicurato, e degli Assicuratori medesimi, a seconda delle circostanze del caso; o finalmente, come bene spesso succede, il recupero si fa dai Ministri di quel Governo, nella giurisdizione del quale l' accidente succede, o le merci, o la nave ritrovansi per renderne ragione a chiunque possa appartenere.

3. Secondo l' esempio del Sig. *Emerigon* (1) non mi diffonderò a parlare dei naufragj, e di tutto ciò che riguarda le disposizioni generali; e locali, che a tal materia appartengono come oggetto troppo vasto, e sebbene coerente alla materia di cui si tratta, non però intieramente necessa-

(1) *Emerigon des assar. chap.* 17. *sect.* 7.

rio per l' intelligenza della medesima, e limiterò solamente le mie osservazioni alle disposizioni che sono in uso intorno al recupero; e ad esaminare quali sieno i doveri del Capitano, dei Marinari, e dell' Assicurato o suoi Agenti, e quali i diritti competenti agli Assicuratori in tal caso.

4. E' principio indubitato di ragione, che accaduto il naufragio, il recupero degli effetti assicurati può, e deve farsi da chiunque sia in grado di farlo *per conto di chi sarà di ragione*, senza che vi sia bisogno di alcun mandato speciale dalla parte delle Persone interessate, aprendosi immediatamente dalla Legge a ciascuno il potere di far quello che l' urgenza del caso esige (2).

5. La Polizza di Sicurtà presentemente usata in Livorno in conseguenza degli Statuti di Sicurtà della Città di Firenze, espressamente dichiara: „ E venendo caso di naufra= gio gli Assicurati possino recuperare senza licenza degli = Assicuratori. „ Così la Polizza che forma parte delle Ordinazioni di Anversa, dichiara anch' essa: „ Ed in caso di = tal sinistro come sopra, gli Assicuratori mentovati hanno = dato, e danno al detto Assicurato, ed ai suoi Agenti il = potere di servirsi dei mezzi necessarj per preservare le det= te robe, e mercanzie a benefizio, o perdita di detti Assi= curatori, promettendo di pagare tutte le spese che occor= ressero per tale preservazione, sia che venga recuperata = cosa alcuna, o nò, e di dare intiero credito ai conti di = queste spese fatte, e giurate da quelle Persone che le han= no fatte. „

6. Le Ordinazioni di Spagna all' articolo 43 dispongono: „ Se sarà necessario di levare la mercanzia da una = nave ad un' altra, e da questa ad una terza, sia in Ma= re, o in Porto, e rimetterla in Terra, e ricaricarla nella = nave, o navi dove anderà, o in qualunque altro bastimen= to, o bastimenti, s' intende che ciò deva farsi senza pre= giudizio dell' Assicurato: E gli Assicuratori pagheranno = tutte le spese, sia che la mercanzia vada a salvamento, o = nò, e se accade un qualche accidente, sarà dato il per= messo nella Polizza al Caricatore, o alla Persona, sotto

(2) *Leg. 1. ff. de negot. gest. Valin art. 45. p. 93. Pothier n. 128.*

= la raccomandazione della quale và la mercanzia, di poterci = metter le mani, e farne il miglior vantaggio nella maniera = appunto, come se non fosse assicurata. „ E in conformità di essa la Polizza di Sicurtà per l' Indie, così si esprime: = E se accaderà qualche accidente, e che sia necessario di = metter le mani sopra le predette per vantaggio, si dà li- = cenza all' Assicurato di prenderne cura, e di farne tutto = il benefizio che può, con agire come con sua proprietà, = trasportando da una nave all' altra, tanto in Mare, quanto = in Terra, e ricaricare in nave, o navi dove vorrà, o in = qualunque altra si possa, senza che soffriate voi alcun pre- = giudizio: E le spese da ciò cagionate vi saranno pagate = da noi, sia che le predette venghino recuperate, o nò. „

7. Lo Statuto di Genova niente dispone in ordine alle facoltà competenti agl' Interessati nel recupero, ed il celebre *Targa* che ha scritto sulle Assicurazioni, in ordine al medesimo pare che se ne rimetta al disposto dal Gius comune, per ciò che riguarda l' urgenza del caso, mentre osserva, che avuta nuova del caso sinistro, gli Assicurati, e gli Assicuratori devano eleggere un Procuratore speciale per provvedere al recupero, dando la formula dell' atto, che giudica adattato a preservare i diritti di ciascuno (3): „ Ma perchè, = dic' egli, sinistrando alcun vascello che sia assicurato, per = naufragio, avanzava perlopiù delle volte degli effetti assi- = curati, i quali si recuperano, e convenendo che in quelle = parti del sinistro vi sia alcuno che ne abbia particolar cu- = ra, stante che la roba del comune il più delle volte è mal = rilasciata, e non si sà se l' avanzato ecceda la metà del = rischio, perciò fa di bisogno che gli Assicuratori, e Assi- = curati per atto pubblico facciano un Deputato in partibus, = il quale abbia autorità di porre ogni cosa in salvo a nome = di tutti. „ Nella Guerra del 1779 vi è stata bene spesso l' occasione di fare simili atti, giacchè senza distrazione in qualche epoca si vidde impedita totalmente la navigazione anche dei neutrali, e con gravissimo danno del Commercio arrestati tutti i bastimenti che erano incontrati dagli armamenti dei Belligeranti.

(3) *Targa ponder. marit. cap.* 51. §. 183.

8. Le Costituzioni di Roterdam all' articolo 53 prescrivono, che per qualunque caso per cui la nave non potesse continuare il suo viaggio, e si rendesse necessario il discaricare, e ricaricare in altra nave le mercanzie, ciò possa farsi dall' Assicurato, e suo Fattore, o in loro mancanza dal Capitano a tutto rischio, e spese degli Assicuratori; onde pare di potere arguire, che anche in caso di recupero possa l' Assicurato aver la stessa facoltà: Tantopiù che parlando dell' attuale rifacimento delle perdite, all' articolo 66 prescrivono, che „ L' Assicurato sarà tenuto a richiesta, e = con autorità degli Assicuratori di procurare di ottenere un = rilascio per mezzo di lettere, e corrispondenze. „

9. La Polizza usitata in Amsterdam, e secondo la quale è unicamente permesso di assicurare a forma della costituzione locale, così dichiara: „ Ed in tal caso (cioè di = perdita, o naufragio) accordiamo a voi Assicurato, ed a = tutti gli altri pieno potere di prestare una mano tanto alla = nostra perdita, quanto a nostro benefizio nel salvare, e = tirar vantaggio dalla detta nave, e delle sue appartenenze, co= me ancora di venderle, e distribuirne il denaro, in caso = che il vantaggio lo richieda, senza chiedere il nostro con= senso, e permissione; e noi pagheremo ancora le spese = che l' accompagnano, oltre i danni accaduti alla medesi= ma, sia che si salvi qualche cosa, o nò: E sarà prestata = fede al conto delle spese, col giuramento di quello che ha = speso, senza allegare alcuna cosa contro di esso. „

10. Le Ordinazioni di Francia con maggior precisione stabiliscono ciò che deva farsi in caso di recupero, disponendo all' articolo 45: „ In caso di naufragio, o dare in = terra l' Assicurato può procurare, e lavorare, e salvare le = mercanzie senza pregiudicarsi in quanto a qualunque ces= sione, o abbandono che possa fare in appresso, gli saran= no ancora rifatte le spese, il conto delle quali gli sarà = creduto sul suo giuramento, all' ammontare della valuta = di quel che sia salvato. „

11. Il *Valin*, illustrando quest' articolo dell' Ordinanze del 1681 (4), e rilevando che secondo il medesimo, la

(4) *Valin des assur art. 45. pag. 93. Pothier n. 138. Emerigon des assur. chap. 17. sect. 7. in prine.*

cura che può prendere l' Assicurato di far travagliare al recupero degli effetti naufragati non pregiudica a lui per poter fare in appresso la cessione, o l' abbandono, osserva che ciò deve aver luogo, ancorchè non abbia egli alcuno interesse particolare al recupero, cioè a dire, ancorchè gli effetti che egli ha fatto assicurare non eccedino la somma assicurata, poichè in questo caso agisce egli in nome degli Assicuratori, dei quali egli è in questa parte Procuratore destinato dalla Legge.

12. Questo Autore non solo accorda all' Assicurato la facoltà di poter travagliare al recupero, come porta il senso letterale della Ordinazione, ma vuole che sia in obbligo, ed in dovere di ciò fare, fino a tanto che gli Officiali della Ammiraglità non abbiano presa la direzione del recupero, se però possa farlo, come egli è sulla nave, e moltopiù se ne fosse Capitano; mentre in tali circostanze egli è rigorosamente tenuto a ciò fare, tanto prima che dopo aver dato cognizione agli Assicuratori del naufragio, o dell' investimento, altrimenti è tenuto responsabile a tutte le spese, danni, e pregiudizj che potrebbero risentire gli Assicuratori; perchè in caso simile l' inazione sarebbe fraudolenta, e potrebbe essere imputata a delitto; e perlomeno in simili circostanze non farebbe egli mai presto abbastanza a notificare l' accidente agli Assicuratori, affinchè essi potessero dare i loro ordini per il recupero.

13. Qualunque cosa però, che l' Assicurato faccia per il recupero della nave, e degli effetti, è giudicato farlo a nome degli Assicuratori, e o sia che in caso di naufragio egli riesca a recuperare una parte degli effetti, o sia che in caso di presa ottenga la liberazione di tutto, o parte, ha sempre il diritto di fare l' abbandono agli Assicuratori sotto il rendimento di conto che egli deve fare del recupero fatto. Così fu giudicato dall' Ammiraglità di Marsilia con Sentenza del 27 Luglio 1758 a favore del Capitano Ghiglino, confermata con Decreto del Parlamento di Aix del 3 Marzo 1759. E così fu giudicato dai Consoli di Mare di Pisa nella Causa Langlois, e Assicuratori sopra il carico di orzi sinistrato, e dagli Assicurati recuperato, e venduto in Lisbona sotto dì 24 Marzo 1755, lo stato delle quali Cause è altrove allegato.

14. Dove la Legge, o la Consuetudine hanno prescritta la convenzione espressa nella Polizza, che l' Assicurato agisca in nome, e per conto dell' Assicuratore per il recupero, o liberazione degli effetti assicurati. Non è questione, che gli Assicuratori sono tenuti alle spese, ancorchè eccedino l' importare del recupero, dependendo queste dal mandato conferito all' Assicurato (5). E lo stesso ha luogo, se questo mandato speciale è intervenuto, ai termini di ciò che consiglia il pratico *Targa* (6).

15. Ed infatti sono frequenti gli esempj che giustificano aver dovuto gli Assicuratori pagare il sinistro con aumento dependente dalle spese del recupero; poichè dovendosi dal recupero stesso prelevare alcune spese, che hanno uno speciale privilegio, succede spesso che l' esito non avendo corrisposto alle speranze, gli effetti recuperati appena sieno bastanti alla sodisfazione delle medesime.

16. Ma se l' Assicurato agisce con l' azione del mandato che gli accorda la Legge, e non l' Uomo, in tal caso l' Assicuratore non è tenuto, che alla refezione delle spese dentro l' importare del recupero: L' Ordinanze di Francia lo dichiarano alla lettera; ed il *Valin*, e l' *Emerigon* riportano molte Decisioni dell' Ammiraglità di Marsilia, e del Parlamento di Aix, dalle quali è costantemente confermata questa proposizione (7), ma concludono, che non è facile ad accadere, che il recupero non serva al pagamento delle spese, e che in tutti i casi ciò non farebbe onore all' Officiale dell' Ammiraglità, nel Dipartimento del quale fosse accaduto il naufragio, o l' investimento della nave. E' però vero, che indipendentemente dall' Ordinanza, ma senza contradizione alle medesime, vi sono anche in Francia diverse formule delle Polizze di Sicurtà, che accordando all' Assicurato il mandato speciale, rendono l' Assicuratore responsabile di qualunque spesa, benchè eccedente il valore degli effetti recuperati.

17. La Polizza di Roven così si esprime: „ Dando fa-

(5) *Pothier des assur. n.* 134. *Valin des assur art* 45. *pag.* 93. *Emerigon chap.* 12. *sect.* 21. §. 12. *chap.* 17. *sect.* 7. §. 4.

(6) *Targa pond marit. cap* 31.

(7) *Valin des assur d. art* 45. *in fin. Emerigon chap.* 12 *sect.* 21. §. 12 *ch* 17. *sect.* 7. §. 3.

= coltà a voi Assicurato, o altri per voi in caso di sinistro = di mettere, o far mettere la mano per il recupero delle = dette mercanzie, tanto a nostro profitto, che a nostro = danno poterle vendere, e distribuire se occorre, senza do- = mandarne permissione, o licenza; e pagheremo tutte le = spese, e disborsi che si faranno per tale oggetto; delle = quali spese, e disborsi sarà creduto al vostro semplice = giuramento, o a quello di chi le avrà fatte, e pagate, = senza essere tenuto a fare alcun' altra prova, o giustifi- = cazione. „

18. La polizza di Nantes dichiara „ Accordando cias- = cuno di noi a voi Assicurato, o vostro commesso una fa- = coltà speciale di travagliare, o far travagliare, sia a no- = stro profitto, o perdita al recupero: Promettendo in qua- = lunque caso di pagare tutti i danni, e spese tanto essendo- = vi, che non essendovi recupero: prestando intieramente = fede, e credito al conto giurato della persona, o persone = che avranno fatte dette spese, e disborsi. „

19. La polizza di Bordeaux porta „ Accordiamo facol- = tà e mandato speciale a voi, ed al vostro commesso, ed = a tutti altri che possa appartenere per metter mano tanto = a nostra perdita, che vantaggio a salvare, e migliorare le = dette mercanzie, ed effetti, e qualora occorra bisogno far- = ne la vendita e distribuire i denari che se ne ricaveranno, = senza attendersi su questo alcuna nostra permissione, nè = consenso. Promettendo di pagare tutte le spese, e disbor- = si che saranno fatte per tali cause, come ancora tutti i = danni, sia che si salvi qualche cosa, o nò: E sarà pre- = stata fede al conto giurato di tali spese dato da quelli che = le averanno fatte. „

20. Osserva l' Emerigon, che da tali formule vengono accordate all' Assicurato, ed ai suoi Rappresentanti le facol- tà le più illimitate, all' oggetto d' impegnarli ad aver cura del recupero, senza esser trattenuti dal timore di soffrire essi le spese: Ma che gli Assicuratori soscrivendo simili patti con- trattano alla cieca un impegno, le di cui conseguenze sono indefinite (8).

(8) *Emerigon chap. 17. sect. 7. §. 5. Cleirac sur le Guidon de la mer chap. 20. art. 9. p. 246.*

21. La Polizza di Marsilia non contiene cosa alcuna di tutto ciò su questo proposito, onde conviene rimettersi alla disposizione dell' Ordinanza, ed allorchè gli Assicurati domandano agli Assicuratori la facoltà di far travagliare al recupero si stipula un atto di consenso, che lasciando all' Assicurato i diritti dell' abbandono relativamente alle spese rimette le Parti alla disposizione della Legge, onde gli Assicuratori non aggravano in ciò la loro condizione (9).

22. Le Ordinazioni di Amburgo, che sono sicuramente le più esatte e precise di qualunque altra cognita fino al presente, hanno con molta chiarezza provvisto a tutti i casi, che si possono presentare su questo punto.

23. Primieramente nel titolo 14. dove espressamente si parla delle navi che danno in terra, e del recupero delle mercanzie sulla costa è disposto che „ quando una nave dà in = terra, o resta sopra qualche banco, e che le mercanzie = sieno già salvate, o possono tuttora salvarsi, l' Assicurato = subito che ne riceve l' avviso deve darne notizia per mezzo = di un mediatore se il tempo lo permetta agli Assicuratori, = i quali quanto più presto è possibile eleggeranno due, o tre = Deputati fra loro, i quali devono consultare con l' Assicurato alla presenza dello Spedizioniere dell' avarie, e la concorrenza di questo è necessaria intorno ai modi i più propri da = mettersi in uso per benefizio della nave, e salvamento, e recupero delle mercanzie; e l' Assicurato deve procedere ad = agire in conformità di quanto allora viene accordato, e il = detto Spedizioniere deve parimente regolare la calcolazione = che egli deve fare in appresso concordemente: Se un Assicuratore paga immediatamente la somma che ha toccato, e non = voglia contribuire alle spese necessarie per salvare, e recuperare la nave, ed il carico, egli viene con ciò ad essere libero della sua obbligazione, e non è tenuto ad alcuna cosa = di più, altrimenti gli Assicuratori sono obbligati di corrispondere all' Assicurato per tutte le spese occorse per il vantaggio della nave, e recupero delle mercanzie. „

24. Ed al Titolo 15. parlando delle navi prese, del lo-

(9) *Emerigon* nel luogo citato dà la formula di detto atto, che preso a poco è nei termini di quello proposto dal *Targa*.

ro riscatto, e reclamo dispongono le dette Ordinazioni „ Quando accade che una nave sia presa, e condotta via da' Corsari, o altri, l' Assicurato ne darà immediatamente notizia ai suoi Assicuratori, e consulterà con essi, conforme al Regolamento &c. intorno a quanto sia proprio da farsi per riscattare, e reclamare la nave, ed il carico, e gli Assicuratori sono obbligati di pagare le spese necessarie per tal proposito, o immediatamente, o di mano in mano: Se il Padrone trova un' opportunità di liberare, e redimere la sua nave, non solamente ha diritto di farlo, ma *ci è espressamente tenuto, ed obbligato*, quando dal farlo si promova l' interesse dei suoi Proprietarj, e Noleggiatori: E gli Assicuratori sono obbligati di approvare senza contradizione qualunque cosa, che il Padrone agirà in questa maniera: E all' artic. 5. = Sebbene l' Assicurato nei casi avanti mentovati non sia in libertà di fare, o agire cosa alcuna senza la saputa, e consenso dei suoi Assicuratori, pure quando gli Assicuratori non sono sul luogo egli è obbligato, e tenuto a portare avanti l' appello di reclamo da se medesimo, quantunque al loro rischio, e spese, e di osservare il loro benefizio, e vantaggio con tutti li più probabili mezzi possibili, dando loro avviso senza dilazione di quanto accade. E conformemente a tali disposizioni sono distese tutte le Polizze, che si usano in Amburgo nelle varie specie di Assicurazioni, che in gran copia si fanno in questa Piazza.

23. Il Regolamento di Svezia all' art. 13. Del salvare una nave, o mercanzie date in terra porta che „ Una nave, o mercanzie essendo spinte in terra dal tempo, o da qualunque altra cagione, l' Assicurato dopo averne data notizia all' Assicuratore nella forma, e maniera prescritta nel §. 20. artic. 5. „ Assisterà tanto egli, quanto gli altri a salvare la nave, e le mercanzie in una maniera conforme alle Leggi, ed ordinazioni di ciaschedun luogo. E quello che si è così salvato, egli lo venderà dove il tempo, e il luogo non permettono di aspettare il consenso, e resoluzione dell' Assicuratore dal quale in altri casi deve essere regolato, siccome l' affare s' intraprende intieramente a suo risico, e spese: Se l' Assicuratore recuserà di soffrire le spese necessarie per tal recupero pagherà all' Assicurato la somma mentovata

nella polizza deducendo due per cento, e se dipoi verrà ad esser salvata qualche parte della nave, o delle mercanzie per la diligenza dell' Assicurato, l' Assicurarore non ha diritto di reclamarla.

26. E servendo allo spirito di questa Legge nelle polizze di uso in Svezia, coerentemente alla medesima viene dichiarato „ A qualunque danno, che accada sarà lecito agli = Assicurati, ai loro Fattori, Serventi, e Commessi di travagliare, e mettere in uso tutti i mezzi possibili per la difesa, salva guardia, e recupero della detta nave, o bastimento assicurato, e parimente l' Assicurato medesimo, o = altri secondo le Leggi, ed Instituti di ciaschedun luogo = possono dare assistenza, e salvare la nave, o bastimento, = e senza consenso, e dichiarazione degli Assicuratori disporre con la vendita di quello che è salvato. Gli Assicuratori = disporre con la vendita di quello che è salvato. Gli Assicuratori inoltre pagheranno tutte le spese a ciò occorse, o = le perdite che l' accompagneranno, sia che venga salvata = qualche cosa, o non sia salvata, e faranno buono il conto dei disborsi, col giuramento della persona che gli ha = fatti, ma quello che sarà salvato apparterrà agli Assicuratori. E lo stesso dicesi relativamente alle mercanzie assicurate, che possano recuperarsi. „

27. Parimente nelle polizze di sicurtà che si usano in Danimarca, e stabilite da quella privilegiata Compagnia per i contratti di tal natura chiaramente è convenuto „ Noi diamo ancora facoltà a voi Assicurato, ed a tutti gli altri di = assistere in tali casi a salvare le dette mercanzie in conformità delle Leggi, ed Ordinazioni della Compagnia, ed = in caso di necessità ancora di venderle, e distribuire il prodotto, senza aspettare il nostro previo consenso, e permissione. Di più pagheremo tutte le spese a ciò occorse insieme con le perdite sofferte, rimanga o non rimanga cosa = veruna di quello che fu salvato; dovendosi far buono il = conto delle spese col giuramento di quello che lo ha di= steso. „

28. E negli articoli, e patti stabiliti da detta Compagnia di Danimarca al §. 12. viene espressamente convenuto = In qualunque sinistro che accada, l' Assicurato ne informe-

Digitized by Google

= rà immediatamente gl' Assicuratori insieme col dove, e = quando, ed in qual luogo il sinistro è accaduto, e con = tutte le altre particolarità a ciò relative, ricevute dal Cor- = rispondente, e dal Padrone, le quali informazioni devono = darsi nel loro originale. Il Padrone, la sua gente, ed altri = essendo obbligati a salvare tutto quello che si può in tali = sfortunati accidenti, senza aspettare ulteriori ordini dei = Proprietarj della Nave, e delle mercanzie, o dagl' Assicu- = ratori devono regolarsi colle Leggi, ed Ordinazioni note. = Gli Assicuratori essendo così informati di quello che fu = salvato, gli Assicurati possono impiegare una persona per = tenere quel che è salvato, o per portarlo immediatamente = ad un luogo, dove possa vendersi, o secondo la situazio- = ne del luogo medesimo, e la natura delle mercanzie, ven- = derle nel modo migliore per mezzo del pubblico incanto. E = gli Assicuratori saranno sempre obbligati al recupero, e = nella vendita di quello che viene salvato di usare quella = discretezza, e diligenza come se ciò fosse per loro mede- = simi, e dove gli Assicuratori non possono esser consulta- = ti, proceder sempre come si è detto, e come dirigono le = Leggi, ed Ordinazioni „.

29. Le polizze di Londra (10) si esprimono in questa forma „ Ed in caso di perdita, o disgrazia sarà lecito agl' As- = sicuratori, ai loro Fattori, Serventi, e Commessi di liti- = gare, lavorare, e viaggiare per la difesa, salva guardia, e = recupero delle dette robe, e mercanzie, e per qualunque = parte di esse, senza che portino pregiudizio a questa si- = curtà: Alle spese di tutto ciò contribuirà la detta Compa- = gnia di Londra, secondo la stima, e quantità della somma = già assicurata „ Ed in quelle degli Assicuratori particolari = è detto „ E noi contribuiremo ciascuno a rata delle som- = me da noi respettivamente assicurate, alle spese, e disbor- = si che saranno fatti in questa occasione „

30. Le ordinazioni di Bilboa relative alle sicurtà all' art. 30 stabiliscono „ Quando accade qualche perdita, o si- = nistro alla cosa assicurata, e che l' Assicurato ad un tale = avviso voglia farne cessione, o rilascio a favore degli As-

(10) *Emerigon ch. 12. sect. 7. §. 5.*

= sicuratori, dovrà farlo senza la minima dilazione, e nella = Corte del Consolato di questa Città. Ed essendovi gli As- = sicuratori, lo farà loro noto giudicialmente, affinchè, se lo = stimino proprio, possino riparare, e nominare persona, che = per essi assista al recupero: Ma se gli Assicuratori son = fuori, l' Assicurato medesimo deve costituire il loro Rap- = presentante, coll' autorità del Priore, e dei Consoli, il = quale abbia cura, e recuperi, e salvi quanto resta abban- = donato, senza pregiudizio alla cessione fatta, nè al diritto = che averà nell' uno, e nell' altro caso di avere un ricorso = contro gli Assicuratori, che gli paghino, e danni, e spese, = e quel che ne seguirà inoltre „

31. Nella formula di Venezia all' art. 7 è convenuto = Accadendo alcuno dei casi per li quali gli Assicuratori so- = no obbligati, dovranno gli Assicurati notificare ad essi il = successo in forma pubblica, e legale, e renunziarli ogni = ragione nel recupero fatto, o da farsi nel corpo, spazi, e = corredi, o altri interessi assicurati, e parlando delle mer- = canzie, delle cose assicurate, proporzionatamente alle som- = me, con libertà però agli Assicurati stessi, al Capitano, = Agenti, o Commessi loro di agire, e spendere per il recu- = pero, a conto anche degli Assicuratori, finchè provvedano = di concerto con chi ha interesse nel bastimento medesimo = (o nelle mercanzie) in tutto, o in parte scoperto di si- = curtà, onde e le spese, ed il recuperato resti a rata por- = zione repartito „ E la polizza usitata in Trieste su questo articolo, combina precisamente con la polizza Veneta.

32. E finalmente la polizza, che attualmente è in uso a Barcellona, pone per obbligo degl' Assicuratori ciò che altrove è concesso per facoltà. Convenendo che avanti che l' Assicurato possa pretendere il pagamento della quantità assicurata, e tanto nel caso che l' accidente sia naturale, o di quelli che dà o diritto di abbandonare la cosa assicurata, o nò, dovrà praticare secondo l' uso del Paese, dove la di- sgrazia è successa. „ Da voi stesso, o per mezzo dei vostri = commessi, tutte le diligenze che saranno necessarie per = salvare, e render migliori le circostanze dei generi, e della = nave da voi assicurata, che per qualche accidente, com- = preso quello della baratteria del Padrone avessero sofferto,

= o potessero soffrire: Come pure di reclamare dette cose
= assicurate dai Tribunali, ed altri in potere dei quali fosse-
= ro esse pervenute, e il loro prodotto. Promettendo di pa-
= gare tutte le spese da ciò cagionate, vi sia, o non vi sia
= recupero, prestando fede al conto giurato di quello, che
= dette spese avrà fatto, ed alle vendite delle mercanzie,
= che dal medesimo saranno fatte col mezzo del Tribu-
= nale. „ (11)

33. Ciò premesso può dunque per regola generale, e di costante pratica stabilirsi, che gli Assicuratori, oltre il pagamento del sinistro, o emenda del danno nei suoi respettivi casi sono tenuti di soffrire, e soffrono tutte le spese occorse per salvare, e recuperare le merci, o le cose assicurate, e respettivamente tuttociò che si recupera và a vantaggio e profitto degli Assicuratori, i quali perciò devono pagare tanto meno del denaro, o del sinistro, quanto importa il valore delle cose recuperate (12), come abbiamo osservato essere stato identificamente deciso dal Consolato del Mare nella Causa Langlois, e Assicuratori con la Sentenza dei 24 Marzo 1755.

34. Non lieve questione è stata talvolta, se il pagamento del nolo delle cose naufragate, e recuperate agli Assicuratori in caso di recupero deva prelevarsi dal recupero medesimo, o resti a carico degli Assicurati. Per quanto parlando dei noli, ed anche altrove abbia di ciò trattato in questo preciso articolo, pare che dai Tribunali sia stato proceduto con una distinzione che toglie ogni difficoltà, se il nolo come non raro accade, è stato pagato dal caricatore, o in tutto, o in parte anticipatamente nel luogo della caricazione, ed indi la sicurtà è stata fatta unicamente sul prezzo delle mercanzie assicurate, è indubitato che gli Assicuratori non sono tenuti a rifondere all' Assicurato alcun pagamento

(11) *Stipman. de iur. maritim. par. 4. cap. 7. n. 48. Loccen. de iur. marit. lib. 2 cap. 5. §. in quo casu, Rocc. de assec. not. 70. Casar. de commer. disc. 3. n. 19. Rota di Genova av. il Balduc. tit. de assec. dec. 10. n. 10.*

(12) *De Luca de credit. disc. 108. n. 11. Casareg de commer. disc. 1. n. 109. e la Rota Fior. in una Liburnen. Assecurationis del 20 Giugno 1744. art. 2. §. 3. av. il fu Aud. Finetti.*

di detto nolo, perchè o quello fu compreso nella valutazione della merce assicurata, e non è giusto che gli Assicuratori paghino dal recupero ciò che hanno intrinsecamente pagato nel prezzo del sinistro, o non fu compreso, ed essendo un interesse che essi non hanno assicurato, ed il di cui pericolo non hanno inteso di correre, resta chiaro che hanno a favor loro la regola, che non può comprendersi nel contratto ciò che non è espressamente dichiarato (13).

35. Oltre di che il diritto di farsi assicurare i noli spetta al Capitano della nave, che ne è il creditore, e che ne corre direttamente il risico, e perciò quando questi non sono assicurati, non formano un debito agl' Assicuratori (14).

36. E siccome è certo che allora gli Assicuratori sono obbligati al pagamento dei noli, quando assicurarono in principio i medesimi compresi nel costo, e spese della mercanzia assicurata (15); così per lo contrario non sono mai tenuti per l' importare dei predetti noli, quando non sono assicurati sotto la categoria del costo, e spese, ma restrinsero la loro obbligazione al semplice valore della mercanzia, secondo il di lei prezzo nel luogo della caricazione (16), mentre invero sarebbe cosa molto assurda, che l' Assicurato non pagasse il premio agl' Assicuratori per l' importare dei noli, ed altre spese cagionate dalle mercanzie, e che poi ne potesse pretendere il pagamento, e la refezione dagl' Assicuratori (17) ma allorchè il nolo non è stato anticipatamente pa-

(13) *Priol. de magis logiæ maris cap* 21. *de assec. n.* 125. *De Luc. disc.* 110. *n.* 3. *Pegas. resol for. cap.* 1. *n.* 29. *Giurba obsèrv.* 73. *Binkersoek qu. iur. priv cap* 21. *in princip. Onat. de contract. tract* 36. *disc.* 131. *Rot. dopo il Ramon. dec.* 21. *n.* 6. *Mastrill. dec.* 182 *Sanfelic. dec.* 162 *dopo il Balduc. de assec. dec.* 5 *n.* 9. *dopo l' Urcol. de transact. dec* 121. *n.* 7.

(14) *Mans. cons.* 519 *tom.* 6. *Rota Fior nella cit. Liburnen Assecuration.* 20. *Giugno* 1744. *av. Finetti, e in altra Liburnen. Assecurationis del Giugno* 1757. *av. gli Audd Balligiani, Agnini, e Venturini tra i Signori Ricci ne' NN., e Assicuratori di Livorno.*

(15) *Rota dopo l' Albit. de inconst. iud. dec* 57. *in princ*

(16) *Casar. disc* 22 *n.* 50. *in addit. Rot. Rom. av. Dunozet. dec.* 460. *n* 9.

(17) *Santern. de assec. par.* 5. *n.* 6 *Strace. de assec. gloss.* 12. *n.* 5. *Rocc. de assec. notab* 8. *n* 21. *e* 31 *Merend. d. cons. lib.* 20. *cap.* 33. *n.* 1. *a* 4. *t.* 4 *Casareg. de commer. disc.* 68. *n.* 8. *Rot. Rom. av. Ludovis dec.* 126. *n.* 9. *la Rota Fior. av. l' Aud. Conti dec* 63 *n.* 30. *e nella Liburnen. Assecuration. del* 18. *Aprile* 1742. *avanti l' Aud. Ser Confini.*

gato al Capitano, e che egli ne ha corso il risico in caso di recupero gli Assicuratori ne sono tenuti al pagamento, non come mallevadori al Capitano, o ricevitori del risico, ma come rappresentanti, e proprietarj, ai quali sono per ministero della Legge, e del Contratto sostituiti, e perchè il nolo è un peso infisso alla mercanzia che è dovuto prelativamente al Capitano del retratto della medesima, a rata del viaggio, se questo non è completo, o a rata del recupero, se tutto il naufragato non possa salvarsi (18).

37. Quindi è, che se il recuperato non è bastante al pagamento del nolo, allora l' Assicurato ne fa l' abbandono del recupero medesimo al Capitano, il quale null' altro può in tal caso pretendere, perchè non solamente nel Mercante proprietario, o altro destinato a ricevere le mercanzie non si radica il debito del nolo ogni volta che le mercanzie fanno naufragio, o altrimenti prima della consegna rimangono intieramente perdute (19): Ma similmente rimane il Proprietario, il Ricevitore, o il loro Cessionario libero dal debito del nolo ogni volta che le mercanzie giungono al loro destino avariate, patite, e danneggiate in maniera che restino inutili per il Mercante, e suo Cessionario, il quale in tal caso per liberarsi, o sia non aggravarsi dal debito del nolo può abbandonarle, e rilasciarle al Capitano della nave che le ha condotte (20); Ma quando il recupero è sufficiente al pagamento del nolo gli Assicuratori se goder vogliono del benefizio del medesimo non possono dispensarsi dal pagare

(18) *E' celebre l' opinione di Paolo de Castro nella L. si vehenda §. 1. ff. ad Leg. Rhod. de iact. seguitata dallo Stracc. de nav. n. 24. Rocc. notab. de nav. & naul. notab. 81. n. 212 Targa pond marit. cap. 26. n. 26. Casareg. de commerc. disc. 22. n. 51. e 52. e disc. 69. n. 1. Balducc. tit. de assecur. dec 5. in fin. Loccen. de iur. maritim. lib. 3 cap. 6. num. 11. Kurick ad ius marit. hanseat. tit. 9. artic. 1. Gibalin. de univer. rer. negotiat. lib. 2. cap. 1. art. 7.*

(19) *Leg. si vero 17. §. item eum quidam ff. loc. L. si vehenda in princ. ff. ad L. Rhod. de iact. Consolato del Mare cap. 193. e cap. 229. Targa pond. marit. cap. 84. eod. e nota di più Strac. de nav. par. 3. n 24. Hevia de commerc nav. cap. 5 n. 22. Rocc. de nav. & naut. not. 80. Casareg. de commerc. disc. 22. in addit. n. 44. e 45.*

(20) *Kurick in ius marit. hans. ad tit. 9. art. 2. vers. 3. Casareg. de commerc. disc. 23. in addit. n. 87. e 89. Valin du fret ou nolis ad art. 18. e ad art. 25.*

oltre tutte le spese occorse per il recupero, e conservazione delle mercanzie ad essi cedute, anche il nolo al Capitano che le averà condotte, ed in tal caso questo nolo è un tanto meno, che essi ritirano dal recupero (21).

38. E così fu deciso dalla Rota Fiorentina dopo un lungo, e maturo esame nella Causa Moretti, e Trombetta, e Wildman, e Commerel nel dì Luglio 1762 a relazione dei Sigg. Auditori Querci, Nardi, e Moneta, e mille volte dal Consolato del Mare di Pisa, e segnatamente in occasione del naufragio della tartana del Padrone Costa Genovese occorso nel 1783 (22). Della nave il Valoroso comandata dal Capitano Stefano Filippacchi Raguseo nel 1784 (23).

39. Occorre finalmente parlare del caso in cui il recupero non sia sufficiente alle spese occorse per farlo: Secondo le Leggi di Francia in quei luoghi però ove le particolari formule non hanno mutata la disposizione delle ordinazioni, è indubitato, che l' eccesso delle spese del recupero non è a carico degl' Assicuratori, ma è loro permesso di renunziare all' Assicurato medesimo il recupero, se questo non corrisponde alle spese necessarie per farlo (24). Lo stesso deve dirsi per regola generale in tutti quei luoghi ove la formula non ha provvisto altrimenti conferendo un mandato senza limiti all' Assicurato, o dove per mandato speciale non è stato preveduto il bisogno. Siccome la formula di Marsilia è una delle poche in Europa che non parli delle facoltà dell' Assicurato in caso di sinistro, e che anzi la costante pratica di quella Piazza sia di stare attaccata alla letterale disposizione della Legge, così la medesima ha dato più volte luogo a molte intralciate questioni su quest' articolo, che l' *Emerigon* riporta diffusamente nel suo celebre Trattato delle Assicurazioni (25), dove si possono riscontrare molti casi par-

(21) *Sekele de assec. in append. lib.* 10. *Valin de nolis art* 18 *Cupic. Galeoti lib* 2 *controv.* 69 *per tot. Rota dopo il Balduce ad Ramon. dec.* 23 *n.* 16. *tom.* 2.

(22) Atti del Tribunale di Livorno di num. 183. del 1783, e num. 605. del detto anno, naufragio del Capitano Viscovich Veneto occorso in detto anno.

(23) Atti del Tribunale di Livorno di num. 301. del 1784.

(24) *Pothier des assur. n* 134 *Emerigon des assur. ch.* 17. *sect.* 7

(25) *Emerigon des assur. chap.* 17. *sect.* 7. *p* 205.

ticolari adattati, la decisione de' quali è molto propria ad illustrare l' interessante materia di cui si ragiona.

40. Ho altrove avvertito, che l' Assicurato, il quale ha nel carico, o nella nave un interesse particolare allo scoperto non è tenuto a renunziare all' Assicuratore un incetta, che per la porzione assicurata, e può riservarsi i diritti per la porzione non assicurata (26), non potendosi impugnare che i risici restano divisi fra l' Assicurato, e gli Assicuratori proporzionatamente al loro respettivo interesse (27).

41. Da questo principio ne viene che al recupero hanno un respettivo diritto tanto gli Assicuratori, che l' Assicurato in proporzione del loro interesse, cosicchè al tempo del sinistro vi sono nella nave effetti eccedenti il valore della somma che è stata assicurata, la rinunzia d' incetta non comprenderà quest' eccesso da qualunque causa provenga; Ed il recupero dovrà distribuirsi fra l' Assicurato relativamente al suo scoperto, e gli Assicuratori che non potranno sostenere l' abbandono, che per la concorrente quantità assicurata.

42. Osserva il *Valin* a questo proposito, che non ha luogo alcuna distinzione, nè può farsi alcuna differenza per recedere, o limitare questa regola, tanto nel caso in cui il primo carico non sia stato assicurato che in porzione, quanto in quello in cui trattandosi di assicurazione fatta per un viaggio di andata, e ritorno sia stato assicurato il carico di andata per l' intiero, e che quello di ritorno abbia avuto un accrescimento per le vendite, e ricompre fatte nel corso del viaggio: Perchè questo aumento dic' egli, forma sul capo dell' Assicurato un nuovo capitale, che rende la situazione di lui eguale a quella in cui sarebbe stato, se nella sua origine fosse il primo carico stato aumentato di tanto „ E l' *Emerigon* (28) soggiunge „ L' Assicurato è considerato come = assicuratore a se stesso, ed è in qualche forma il socio = degli Assicuratori, e viene perciò con loro in concorso sul = recupero (29), ed ha diritto di aggiungere allo scoperto

(26) *Casareg. disc.* 1 *n.* 96. *de Luc. de credit. disc.* 106. *n.* 11. *Valin des assur. art.* 47. *p.* 102 *e art.* 60. *pag.* 133. *Gaidon de la mer ch.* 7 *art.* 12. *Pothier des assur. n.* 79. 133. *e* 138. *Emerigon ch.* 17. *sect.* 13.

(27) *Pothier d. n.* 79. (28) *loc. cit.*

(29) *De Luca de credit. disc.* 106. *num.* 9 *Valin des assur. artic.* 47 *p.* 102. *Emerigon loc. cit.*

= della sua porzione un premio fittizio corrispondente a quel- = lo, che hanno esatto gl' altri Assicuratori, per parificare = in tal forma le proprie circostanze con quelle degl' Assicu- = ratori „. E per meglio schiarire la materia presenta il caso in una ipotesi (30).

43. Su questo principio osserva lo stesso Autore sulla scorta di quanto prima di esso aveva già avvertito il *Pothier* quanto sia necessario per la giustizia di questo delicato contratto che sia conosciuto, e costi legalmente il vero valore della cosa assicurata, non solo, dic' egli, per stabilire la validità del contratto di assicurazione, cioè a dire, che la somma assicurata non eccede il valore di ciò che si è fatto as-

Sentenza dei Consoli di Mare di Pisa del 16. Novembre 1796. di regolamento di recupero sul carico del brigantino la Venere Cap. Barck Svedese. Sentenza del 14. Marzo 1796. sul carico della nave Felicità Cap. Richardson Inglese.

(30) *Emerigon ch* 11. *sect*. 13. §. 2. La nave messa alla vela valeva lire 100 mila, la sicurtà è fatta per 10 mila al premio di 50 per cento, con dichiarazione di farsi assicurare i premi, e i premi dei premi; e in tal forma il capitale non resta assicurato, che in lire 50 mila, perchè le lire 50 mila restanti sono il costo del premio, e premi dei premi. La nave è presa dagl' Inglesi, ed è ripresa dopo le 24. ore dai vascelli del Re. Per ordine del Consiglio viene detto, che la nave sarà resa ai primi Interessati, salvo una gratificazione per gli equipaggi di S. M. dedicendo questa gratificazione, i salarj dell'equipaggio, e le altre spese, il netto predotto della nave venduta all' incanto si riduce a lire 30 mila. Questa somma deve dividersi per porzioni eguali tra gli Assicuratori, e l' Assicurato, essendo assicuratore a se medesimo: per pervenire a una giusta bilancia è in diritto di aggiungere al suo scoperto un premio fittizio relativo a quello, che è stato stipulato. I conti respettivi dovranno formarsi in tal modo.

Conto degli Assicuratori.

Devono per la perdita	l. 100000	
Ritirano dal recupero l	15000	65000
E'loro dovuto per premi	50000	
Loro perdita reale è di	l.	35000

Conto dell' Assicurato che soffrirà una perdita eguale.

Devono gli Assicuratori - -	l. 100000	115000
Ritiro del recupero	15000	
Devo agli Assicuratori per premi	l. 50000	
A me medesimo per premi fittizi	l. 50000	100000
resta		l. 15000
Al che aggiungendo il premio fittizio, che buonifico a me stesso - - - - -		l. 50000
		l. 65000
Perdita reale è di - -		l. 35000

sicurare, ma per determinare eziandio la parte che gli Assicuratori devono avere nella renunzia all' incetta: la parte che devono avere dovendo essere nella medesima ragione, che la somma assicurata al totale del valore del carico.

44. Osserva finalmente il prelodato *Emerigon*, che arriva bene spesso, che la valutazione della cosa assicurata, e specialmente della nave, che suol farsi col patto espresso *vaglia, o non vaglia*, o che *la valuta d' accordo terrà luogo di capitale in tutti i luoghi, ed in tutti i tempi* del viaggio, e molto accresciuta. Per esempio, dic' egli, una nave, che non vale realmente che 50mila lire si stima al doppio, e si fanno le sicurtà per le 50mila lire. Se ella naufraga, o che è dichiarata innavigabile, e che il netto prodotto degl' avanzi del naufragio, o della nave dichiarata inservibile ascende ex. gr. a lire 10mila, l' Assicurato concorre su questo prodotto con gli Assicuratori ai quali ha fatto l'abbandono, ed in tal forma ritira egli da una parte l' intiera somma assicurata, e dall' altra la metà del valore del recupero. E finisce esclamando contro tale odiosa maniera di agire, e concludendo quanto sia perciò necessario il fissare l' effettivo, e sincero valore della cosa assicurata.

45. Le osservazioni di questo Autore erano forse quelle, che avevano inasprito gl' animi degl' Assicuratori di Livorno nelle due Cause, che sul punto della renunzia all' incetta di corpo, e attrazzi di nave promossero ultimamente contro i Capitani Bellucci, e Macchiavelli Veneti, giacchè in esse si lamentarono altamente dell' eccessiva valutazione del risico fissato dai Capitani nel contratto, benchè con esito per loro poco felice, e doverono concludere con il *Casaregio* (31) „ Modernis his temporibus, quibus fraudes a navarchis = frequentius committuntur, digni potius miseratione censeri = debent Assecuratores, quam Assecurati „

46. Il *Park*, ed il *Weskett* parlano lungamente del recupero, ma in rapporto a quei diritti di salvaggio, che competono ai Recuperatori, o sieno Agenti privati, o pubblici Ministri, che agiscano per ragione di officio, e per li quali tutte le Nazioni commercianti, ma specialmente gl' Inglesi,

(31) *Casareg. de comm. disc.* 13 *n.* 3.

ed i Francesi hanno prescritto dei limiti molto giusti per assicurare da una parte la conveniente retribuzione a chi ha agito per il bene altrui, e raffrenare dall' altra la cupidigia dei Recuperatori, che in quei luoghi dove non si conosce un sistema fisso, e bene spesso insaziabile, aumenta il danno dei disgraziati Proprietarj, e inquieta i Tribunali dall' arbitrio dei quali deve dipendere la fissazione di simili emolumenti.

47. Il *Park* adunque al *cap.* 8. definisce il salvaggio, come un profitto fatto per salvare una nave o mercanzie, o l'una e le altre dai pericoli del Mare, fuoco, pirati, o nemici: E qualche volta significa la cosa stessa salvata. Fissa la giustizia ed equità di questo diritto in considerazione che non sarebbe ragionevole, che quello che espone la propria fatica, e talvolta azzarda la propria vita per salvare l'altrui proprietà, non riportasse alcun benefizio da tale operazione: In conseguenza la maggior parte delle Nazioni marittime coerentemente al disposto delle Leggi Rodie adattato ai nostri tempi hanno fissato certe massime per stabilire la regola da tenersi per la rata del salvaggio nei respettivi casi nei quali possa esser dovuto, ed a seconda delle particolari circostanze. Le Leggi d' Inghilterra, le disposizioni delle quali non sono superate da qualunque altra Nazione in giustizia, ed umanità, hanno anche adottata questa massima tanto ragionevole di sua natura, e tanto benefica a favore di tutti quelli, che esimono una parte della loro proprietà dal maggior pericolo: E finisce col numerare le Leggi, che hanno determinato in genere, e in specie questo salvaggio.

48. Venendone in seguito a parlare in rapporto al Contratto degli Assicuratori, riduce la questione all' esame se questi sieno tenuti a questo diritto di salvaggio. Lochè è indubitato, perchè è proprio del Contratto di Sicurtà d' indennizzare l' Assicurato di ogni pregiudizio. E la Polizza stessa portando in caso di disgrazia l' incarico all' Assicurato o suoi Agenti di agire per il recupero a loro carico, la questione non ha principio: Ed unicamente potrebbe proporsi nel caso, che non vi concorresse questa clausula espressa, giacchè allora l' Assicurato senza il consenso espresso degli Assicuratori non potrebbe dare alcuna disposizione senza pregiudicare il diritto della renunzia d' incetta.

49. All'oggetto però che l'Assicurato possa recuperare le spese del salvaggio, non è necessario di stabilirlo con specialità nella Polizza, perchè l'assicurazione comprendendo tutti gli accidenti, ed il salvaggio essendo una immediata, e necessaria conseguenza di alcuno di essi, è compreso nella Polizza.

50. Ma sebbene l'Assicurato deva recuperare dall'Assicuratore le spese del salvaggio, pure egli non ha altro diritto, che di essere indennizzato, e non può ricevere una doppia sodisfazione per la stessa perdita. Così se l'Assicuratore avrà pagato all'Assicurato le spese occorse per il salvaggio, e dopo di ciò per qualche particolare circostanza sarà indennizzato della perdita per qualche mezzo inaspettato, l'Assicuratore subentrerà in luogo dell'Assicurato, e ritirerà esso la somma già pagata per quella perdita. E così fu determinato in un caso da Lord Herdwike nella Cancelleria.

51. Il Re avendo accordato delle generali lettere di rappresaglia sopra gli Spagnoli a benefizio dei suoi Sudditi, in considerazione delle perdite fatte per l'ingiusti arresti, i Commissionarj pretendevano, che gli Assicuratori non dovessero aver parte nelle prese, ma solamente i Proprietarj; sebbene questi fossero già stati pagati delle loro perdite dagli Assicuratori, allorchè fu emanato l'ordine del Re: Ma Lord Cancelliere fu di opinione, che era molto giusto il reclamo degli Assicuratori ricorrenti. La persona che soffre originalmente la perdita è il Proprietario: Ma dopo che è stato sodisfatto, l'Assicuratore diventa il Proprietario: E questa pendenza fu sistemata con un prudenziale accomodamento.

52. Vi è però il caso, conclude egli, ed è molto ovvio, che il salvaggio è così alto, le altre spese così grandi, e l'oggetto del viaggio così grandemente pregiudicato, che l'Assicurato è autorizzato da tutte le Leggi delle Nazioni commercianti, di abbandonare il suo interesse nella proprietà salvata all'Assicuratore, e di chiamarlo a questo contributo, come se la perdita intiera fosse attualmente accaduta.

53. Il *Waskett pag.* 488. riporta anch'esso gli Statuti d'Inghilterra, che stabiliscono i diritti, e le regole del sal-

vaggio, e diversi casi decisi in rapporto a queste disposizioni. Stabilisce la massima (per noi indubitata) che il Capitano ha diritto al pagamento degl' intieri noli, se per suo mezzo, e coll' opera del suo equipaggio si salvano le mercanzie in occasione d' investimento, sebbene danneggiate: Ma se altre persone sono impiegate con loro nel recupero, allora il Capitano, e l'equipaggio, il primo con i noli, ed il secondo con i salari, devono concorrere al danno delle mercanzie salvate, ed al pagamento delle spese.

54. In occasione di un investimento, una parte del carico essendo stata gettata al Mare, e salvata fu rilasciata dai Proprietarj per il pagamento del recupero: I Proprietarj della nave reclamarono i noli delle mercanzie salvate „ a ra= ta di viaggio „. I Noleggiatori ammettevano l'azione, ma insistevano, che siccome il recupero era stato egualmente favorevole a loro per i noli, come lo era stato ai Proprietarj del carico per le mercanzie, dovevano concorrere in proporzione alle spese del recupero. Essi replicavano di doverne essere del tutto liberi, cioè che le spese erano state fatte per recuperare gli effetti dei Noleggiatori, e che perciò dovevano essere solamente a loro carico. Questa risposta fu risoluta nella seguente proposizione.

55. E' tenuto solamente alle spese quello al di cui vantaggio è fatta l'operazione: I Noleggiatori, ed i Proprietarj della nave hanno un' interesse connesso, e comune di recuperare le mercanzie dall'investimento; e il recupero è vantaggioso agli uni, ed agli altri: Dunque gli uni, e gli altri devono concorrere alla spesa in proporzione dell' interesse, che hanno al recupero medesimo, ed al benefizio, che ne risentono.

56. Osserva finalmente, che nei casi di recupero sia per investimento, per ripresa, riscatto &c. nei quali vi sia una Sicurtà in massa, o sotto valutazione nella Polizza, le spese devono stabilirsi, e proporzionarsi alla vera valuta, come nei casi di avaria (non pagabile dai soli Assicuratori) come succede non di rado, e molto erroneamente; „ E l' As= sicurato è tenuto a concorrere „ con quello che è salvato in proporzione della somma, o valuta non assicurata. Se poi la somma, o la valutazione della Polizza

è eguale, o maggiore della vera valuta, allora gli Assicuratori devono soffrire tutte le spese, ed hanno un pieno diritto sopra tutto quello che è salvato.

57. Nonostante la massima sopra espressa „ che il = salvaggio non deve eccedere il benefizio, che ne riviene „ Lochè in astratto sembra molto ragionevole; pure da diverse ordinazioni di Paesi marittimi è stabilito, ed anche in diverse formule di Polizze specialmente espresso, che gli Assicuratori sieno responsabili per tutte le spese, e perdite, che s' incorrono per un recupero, ancorchè questo non metta in salvo alcuna cosa.

58. Come pure accade non di rado, che dopo essere stati salvati gli effetti da un investimento, arresto &c. cadono di nuovo in una perdita irrevocabile, nel qual caso gli Assicuratori sono indubitatamente responsabili tanto per le spese del recupero, che per la susseguente perdita: Come lo sono egualmente nel caso che la nave sia di nuovo presa dopo un riscatto, o una ripresa.

59. L' *Azuni tom.* 4. *pag.* 71. seguitando gli stessi principj si rapporta nel particolare al Regio Editto per la Sardegna del 30. Agosto 1770. Cap. 5. Parla però diffusamente nella precedente pag. 31. del riscatto della nave predata, che sicuramente forma parte di questo Articolo, seguitando i regolamenti delle Nazioni da me al Titolo delle prese riportati, e le massime comunemente adottate in questo proposito da tutti gli Scrittori di Gius marittimo. E nel *tom.* 3. *pag.* 205. §. 37. fissa le proposizioni, che riguardano il pagamento del nolo in caso di recupero.

60. Con Lodo del 13. Agosto 1793. proferito da me unitamente al Sig. Avvocato Antonio Michon fu liquidato tra gli Assicuratori un recupero sopra un resto di merci assicurate, una porzione delle quali erano state portate via dai pirati, e il Capitano Antonopulo, sulla di cui nave era la Sicurtà, era riuscito a porre in salvo alcune casse contanti.

61. Un Capitano proprietario di un bastimento valutato d'accordo pezze 3000. si era fatto assicurare in Livorno sopra corpo di detto bastimento pezze 1000. da Livorno per Lisbona, ed aveva preso a cambio marittimo altre pez-

ze 1500. sopra corpo, attrazzi, noli &c. per detto viaggio. Naufragò durante il viaggio assicurato, ma gli riuscì di prendere il Porto di Barcellona, dove il bastimento dichiarato innavigabile fu venduto all'Asta pubblica, e ne fu ricavata al netto la somma di pezze 1200.

62. Nacque questione nell'anno 1793. se queste pezze 1200. di recupero dovessero repartirsi a rata d'interesse fra il Cambista marittimo, gli Assicuratori stati sopra corpo &c. e il Capitano per il suo scoperto; o se il solo Cambista marittimo avesse diritto di repetere intieramente, e prelativamente ad ogni altro tale avanzo, come munito di speciale ipoteca per natura del Contratto. Consultato io, ed altri Legali di questa Piazza fummo concordi nel decidere, che il recupero, e ricavato del bastimento dovesse repartirsi a rata tra il Cambista marittimo, gli Assicuratori, ed il Capitano per il suo scoperto; Fondando il nostro sentimento sulla ragione, che il Cambista marittimo, siccome assume sopra di se il risico di mare, egualmente, che lo assumono gli Assicuratori sopra corpo del bastimento, così non può avere, nè godere diritti maggiori in caso di sinistro sul recupero di quello che hanno, e godono gli Assicuratori, e la rata di risico che rimane scoperto: Questa essendo stata sempre l'intelligenza, e la pratica di Livorno: E così è stato anche modernamente deciso nel 17. Giugno 1801. dai Consoli di Mare di Pisa nella Causa di recupero concorso di Creditori sul bastimento del Capitano Diassaschi Russo.

63. Con Sentenza del Magistrato Consolare di Pisa del dì 24 Marzo 1795 fu liquidato il recupero dell' Ucchero nominato Cornelio Sivend, Capitano Jacob Scwich, di Bandiera Olandese, che nel passaggio da Alicante a Barcellona era stato predato da fregata Francese, e poi ripreso dalla fregata Inglese il Meleagro, e condotto a Livorno con un carico salacche. Caso esemplare per molte particolarità.

64. Con Sentenza del dì 8 Giugno 1795 fu liquidato il recupero del corpo, e attrazzi del lougre la Vittoria, del Capitano Girolamo Roverano Sardo, in opposizione degli Assicuratori di Livorno, e di Trieste, che avevano impugnata, e recusata la renunzia d' incerta.

65. Con Lodo del 12 Luglio 1792 nella Causa di Si-

curtà tra il Sig. Domenico Scotto come Procuratore, e Commesso del Sig. Luigi Schiano, e gli Assicuratori di Livorno stati sopra un carico vino, e sopra corpo della Marrigana nominata la Madonna della Purità, e San Francesco, del Padrone Gaerano Scotto Napoletano, in luogo del sinistro domandato dall' Assicurato in pezze 4000, furono per stralcio obbligati gli Assicuratori al pagamento di pezze 1500, e così di 30 per 100 sul tocco; rilasciando il benefizio del recupero a suo comodo; e ciò attesi i veementissimi sospetti di baratteria (con intelligenza dell' Assicurato medesimo), che concorrevano in quel sinistro, egualmente che negli altri successivi, che riguardavano l' interesse dello stesso Assicurato.

66. Con Sentenza del Magistraro Consolare di Pisa, del 13 Agosto 1787 fu proceduto a favore degli Assicuratori alla liquidazione di un recupero delle mercanzie naufragate sulla nave Rendsbourg, Capitano Michele Bousan Danese, e recuperate sulle Coste di Sanlucar in Spagna. Caso, che per le particolari circostanze fa staro su quest' articolo.

67. Con Sentenza dello stesso Magistrato Consolare di Pisa, del 5 Settembre 1787 fu provveduto alla liquidazione del recupero, in contradizione degli Assicurarori di Livorno sul naufragio del corpo, e arrazzi della pollacca nominata San Giovanni Teologo, del Capitano Michele Carajanni; sul quale sinistro molto disputarono gli Assicuratori per la sostanza, e per la forma.

68. Credo opportuno di parlare sotto questo titolo del caso della caricazione di contanri, e questi assicurati, rapporto al recupero che deve farsi dei medesimi, e dell' azione che compete contro il Capitano per la speciale conservazione di questa specie. Soggetto, che ben sovente è ragione di scandolo, per non dir di delitto, nella verificazione del sinistro in genere, ed in specie.

69. Nell' anno 1753 vi fu una strepitosa quesrione avanti il Magistrato Consolare di Pisa tra i Negozianti Giuseppe Malan, e Cremer, ed il Capirano Giovanni Chappel della nave Leone di Svezia. Pretesero i Negozianti, a cui era diretto un pacchetto lisbonine, che l' invesrimento, o sia naufragio sulla Spiaggia di Viareggio, col quale ivi ven-

ne a perire la nave, non somministrasse al Capitano un giusto, e bastante motivo di essere assoluto dalla restituzione, e consegna di detto pacchetto. Una dottissima Allegazione stampata col titolo, *Liburnen. Naufragii quoad pœcunias servatas &c.* della bona memoria del celebre Sig. Avvocato *Fortunato Michon*, prese a provare col fatto, che nelle circostanze del caso non si giustificava bastantemente il sinistro in specie; e su questo fondamento stabilì di ragione, che non poteva essere assoluto il Capitano dall' obbligo della restituzione; tenendosi alla famigerata disposizione del Testo nella *Legge* 1. *ff. naut. caupon. & stab.* „ ivi „ Ait Prætor nautæ, caupones, stabularii, quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituant in eis judicium dabo. „ Dove la Glossa, e tutti i Dottori convengono dell' esatto rigore col quale devono procedere i Tribunali contro i Capitani delle navi, e Padroni di bastimenti, e altre simili Persone, per obbligarli alla restituzione delle cose ad essi consegnate.

70. Lo che però si riduce all' estremo rigore, per escludere non solo qualunque ombra di collusione, o di frode, quanto per coartare le prove della seguita perdita, che non serve allegare, nè concludere col proprio giuramento, come negli altri casi è ammesso per equità, ma si deve stabilire con piene, e manifeste provanze, come sarebbe la confessione della Parte, ovvero il deposto giuridico di Testimonj idonei. Sopra di che sono puntualissime, e magistrali le *autorità dello Stypman cap.* 15 *num.* 306 *part.* 4. *e di Ippolito Rimualdo lib.* 5 *cons.* 210 *num.* 20 *e segg.* e deve concludere, che nel caso fortuito repentino non vi è mescolata alcuna sua colpa, e di avere adoperata tutta quella esattissima diligenza, che per evitare il pregiudizio di un tal caso sarebbe stata adoperata da qualsivoglia altro diligentissimo Padre di famiglia, come ottimamente nota il *Ferretti de re nautica lib.* 1 *num.* 33, *nei Trattati magni tom.* 12 *pag.* 326.

71. Ciò è anche prescritto espressamente da diverse Ordinanze particolari sopra la Marina, e specialmente dalla Legge Toscana di navigazione, del 10 Ottobre 1748 *lib.* 2 *del Capitano, e Padrone:* „ In tal caso sarà obbligato al

= possibile *di salvare colla sua persona il denaro, e le* = *mercanzie più preziose del suo carico.* „

72. Le Leggi del Mare di Genova §. 26, dopo il Consolato del Mare stampato dal celebre *Casaregi* colle sue osservazioni, dall' Ordinanze di Francia del 1681 *lib.* 2 *tit.* 3 *del Capitano, Maestro, e Padrone artic.* 26.

73. Nell' anno 1769 si presentò un caso simile tra il fu Sig. Giovanni Cambiaso di Domenico, ed il Capitano Giorgio Bosovich della pollacca nominata la Madonna delle Grazie, San Niccolò, e San Rocco, di Bandiera Ragusea, il quale essendo naufragato, ed avendo anche salvato alcuni gruppi di argento, negava la restituzione di un gruppo di zecchini 160 al detto Sig. Giavanni Cambiaso di Domenico. Fu discusso amichevolmente l' affare, e non ostante le eccezioni che deduceva il Capitano all' appoggio del suo testimoniale fatto in Malta nel 31 Marzo 1769, devenne ad una transazione, adattandosi a pagare la metà del gruppo preteso sinistrato.

74. Fu consultato in questa occasione il rinomato Sig. Avvocato *Gio. Paolo Ombrosi*, il quale fu di parere, che chiarissima fosse l' azione del Caricatore contro il Capitano della nave per ottenere la restituzione del gruppo di oro consegnato; nascendo tale azione dall' obbligo espresso della Polizza di carico, e dal celebre Editto del Pretore Romano, di cui il *Testo nella Leg.* 1 §. *Nautæ ff. nautæ caupones &c.* che per questa specie di caricazione ha luogo ancora nel caso di naufragio, dovendo il Capitano salvare sopra il loro dosso i gruppi di oro monetato di poco volume, e di molto valore, e per disposizione di Legge, e per consuetudine marittima autorizzata dalle Leggi stesse (32).

75. Sopra di che concordano le Ordinanze marittime delle Città Anseatiche comentate dal *Kurick:* Concordano le Ordinanze della Marina di Francia del 1681 *lib.* 2 *tit.* 1

(32) *Riminald. iun. lib.* 2. *cons.* 210 *num* 25. „ ivi „ ergo super dorso præsumendum est eum dictam pecuniam tenuisse. maxime cum ess ne scuti aurei de quibus agitur modicum locum tenentes „ *ed al n.* 31. „ quando nautæ sunt in mari dubitantque de casu tempestatis collocant pecunias super se ut eas solvant. „

comentate dal *Valin* nello stesso titolo, le Leggi di Genova, e di Toscana sopra riportate (33).

76. Ho riportata altrove la Sentenza proferita dai Signori Consoli di Mare di Pisa del dì 27 Luglio 1786, nella Causa di Sicurtà *sopra contanti in argento*, riportata in Livorno per conto di Andrea Garmagliesi nel bastimento del Capitano Antonio Romano Ragusco, da Cadice, e Genova a Livorno, con cui furono gli Assicuratori assoluti dal pagamento di tal sinistro procurato dal Capitano, colla complicità dello stesso Garmugliesi Sopracarico.

77. Nell' anno 1791 fu però strepitosa la controversia insorta tra il Sig. Tommaso Saraff Assicurato per ordine S. C. C. di Costantinopoli, sopra fondo di contanti in piastre del Gran Signore di andata, e sopra carico commestibili di qualunque sorte di ritorno a Costantinopoli, e Livorno, in pollacca la Contessa, Capitano Giovanni Beaufort Napoletano, e gli Assicuratori della Piazza di Livorno, ai quali si domandava il pagamento del sinistro, per investimento fatto dal detto bastimento, in cui si perdè il bastimento medesimo; non avendo voluto l' Equipaggio, per timore della vita sortire dalla stiva la cassa, che sotto la gomena riposta era con entro le diciottomila piastre.

78. Opposero gli Assicuratori diverse eccezioni, e singolarmente quella di non costare del sinistro in specie della cosa assicurata, nelle circostanze del caso, in cui l' Equipaggio, e i Passeggieri, e loro effetti si erano salvati, ed avevano avuto luogo di salvarsi per la natura stessa dell' investimento; talchè ci era tutta la presunzione, e la massima probabilità, che il denaro fosse stato trafugato a danno degli Assicuratori. Concorreva altresì una mutazione di viaggio con scienza dei Proprietarj, e molte altre fatali circostanze, che aumentavano il sospetto degli Assicuratori: Ma

(33) *Kuriek in ius marit. hanseat. tit. 9. art. 4.* distingue la gradazione delle cose da preferirsi nel salvaggio. 1. Homines. 2. Rudentes, funes, & instrumenta navis. 3. Demum bona mercatorum „ Idemque *iur. Lubec. leg. 6. tit. 5* disponitur ius Theutonicum generaliter bona mercatorum salva salvationis præmio servari iubet. *Statuta vero Hamburgensia par. 2. tit. 17. art. 1.* „ Post homines, *bona parata, seu obvia, & quæ in manu sunt gerendi servari volunt.* „

non arrivando questi sospetti al grado delle prove necessarie, e trattandosi che del furto, o della frode del Capitano, ed Equipaggio non erano responsabili gli Assicurati, e non si provava la loro complicità in tali fatti, i quali andavano a finire perciò in una baratteria, gli Assicuratori secondo il solito dovevano soccombere anche a questa perdita.

TITOLO DECIMO.

Del modo di procedere nell' esecuzione della Polizza.

PRima di scendere a parlare della forma dei Giudizj, che hanno luogo per l' esecuzione del Contratto di Assicurazione in caso di controversia, è opportuno di ragionare del modo di procedere sulle Polizze di Sicurtà alla verificazione di alcuno di quelli accidenti, che dia luogo alla commessa stipulazione. Spiegando in qual maniera, e per mezzo di qual forma legale l' Assicurato, che ha incontrato qualche accidente sulla cosa assicurata, deve agire verso gli Assicuratori per la sua indennizzazione a forma del suo Contratto.

2. Ogni Nazione ha un Tribunale, una Corte, o un Giudice espressamente destinato a conoscere degli affari marittimi, tra i quali uno dei più importanti è il ramo delle Assicurazioni. E questo Tribunale, Questa Corte, o questo Giudice ha le Leggi particolari della Nazione, le Consuetudini Mercantili, e l' equità per dirigere le sue resoluzioni.

3. Ho superiormente fissato secondo le opportunità, che per agire in forza di questo Contratto si rende necessario, che questo sia legalmente costruito nella sostanza, e nella forma, giacchè qualunque difetto toglie l' azione se non sia validamente rettificato. E' dunque necessario, che il Contratto sia firmato dall' Assicuratore, che sia verificato il caso, che in considerazione del premio pagato, l' Assicuratore si è assunto d' indennizzare all' Assicurato; che le perdite siano specificate nella Polizza; che il premio che forma la correspettività del Contratto sia espresso, e si confessi nel Corpo della Polizza di essere stato esatto secondo il costume.

4. E' necessario che l' Assicurato alleghi quali effetti, o mercanzie sono state caricate a bordo per l' ammontare della somma assicurata, e se l' Assicurato è realmente interessato nelle medesime, o se la Sicurtà è sulla Nave, se siasi verificato l' interesse nella somma specificata; Qual sia l' accidente verificato, per cui è perduta la proprietà assicurata, ed in qual modo ne sia accaduta la perdita. Nello stabilire ciò deve anche provare, che questo sia accaduto in conseguenza di alcuno di quei pericoli compresi a carico dell' Assicuratore nella Polizza: e tutto deve stabilirsi per la pura verità: Cosicchè deve essere chiaro e manifesto, che la perdita è derivata dai pericoli del mare, presa, fuoco, arresto, baratteria, o alcuno altro dei pericoli nominati nella Polizza. Quando la perdita procede da *baratteria*, l' istanza deve essere espressamente formata colla dichiarazione, che si vuole agire per essere la perdita della nave accaduta per baratteria del Capitano, o Padrone. Una volta in Inghilterra vi era una formula speciale per questo caso; ma la pratica al presente è di dichiarare genericamente il titolo della perdita (1).

5. Se l' Assicurato nella sua dichiarazione allega di essere accaduta una perdita totale, e reclama il danno come perdita totale, si chiude la strada ad ogni recupero, sebbene possa provare una perdita parziale: Perchè nell' azione semplice per il danno, l' Assicurato può sempre repetere l' indennizzazione della perdita; ma niente di più della somma, che ha reclamato nella sua dichiarazione. Una contraria dottrina fu altre volte attentato di mettersi in pratica; ma è stata unanimemente rigettata (2).

6. Questo Contratto, come più volte ho avvertito ed è indubitato, è unicamente stabilito sopra la maggior buona fede, e la più sincera, e leale comunicazione delle circostanze di ogni caso particolare. Per servire a quest' oggetto molte Leggi particolari hanno abolito le Sicurtà fatte per modo di scommessa. Quindi è necessario discoprire tutte quelle Sicurtà, che sono fatte sopra una medesima proprietà prima d' intentare l' azione del pagamento.

(1) *Park cap.* 20. *p.* 399. (2) *Park loc. cit.*

7. In Inghilterra vi è una Legge espressa dell' Anno 19. di Giorgio II. c. 37. in questi termini.

8. „ Che in tutte le azioni che saranno promosse, o = cominciate dall' Assicurato sopra una Polizza di Sicurtà, = l' Assicurato in tale azione o suo seguito, o il di lui Pro- = curatore, o Agente dovrà nel termine di giorni quindici, = da che ne sarà stato richiesto dall' Assicuratore, suo Pro- = curatore, o Agente, dare in scritto al medesimo, suo Pro- „ curatore, o Agente una dichiarazione di qual somma o = somme egli abbia assicurato, o fatto assicurare in qualun- = que luogo, e quali somme egli abbia dato per *responden- = tia* o Cambio marittimo per il viaggio in questione in ta- = le azione o suo seguito „.

9. Ciò premesso forma altro oggetto di considerazione la prova, che è necessario all' Assicurato di produrre per giustificare il suo [illegible]. Questo esame potrebbe rendersi molto facile reflettendo alle cose fatte superiormente osservare, come necessarie a inserirsi nella dichiarazione dell' Assicurato.

10. Si è parlato altrove delle prove del risico in genere, e in specie, e del Sinistro; della valutazione, e dei diritti di abbandono, che competono all' Assicurato. Occorre brevemente accennare le eccezioni, che dalla natura stessa del Contratto possono rilevarsi, e dedursi dagli Assicuratori contro l' azione dell' Assicurato, ancorchè sia pienamente verificato il caso sinistro non meno che il vero risico dell' Assicurato.

11. Independentemente da quello che ho rilevato nei titoli precedenti, io riguardo come articoli pregiudiciali impeditivi l' esercizio dell' azione nell' Assicurato i cinque seguenti Articoli.

Frode nella Polizza.
Viaggio illegale.
Variazione di Nave.
Caricazione di effetti proibiti.
Inadempimento, o difetto nelle condizioni garantite nella Polizza.

12. Quanto alla frode ne ho più volte parlato alle respettive opportunità, e non vi è dubbio, che in qualunque modo sia provata annulla sul momento il Contratto, e im-

pedisce l' esercizio di qualunque azione: e per le più distinte nozioni sulli effetti della frode me ne rapporto a quanto propone il dottissimo *Park* nella sua Opera nel cap. 1. 2. e 10. per intiero, al *Weskett pag.* 225., *ed all' Azuni verb. Assicuranza tom.* 1. *pag.* 81. *e tom.* 2. *pag.* 157. *verb. frode*.

13. Passando ora alla considerazione di un' altra circostanza per la quale il Contratto di Assicurazione si risolve e resta nullo fin dal principio, questa è quando la Sicurtà sia fatta per un viaggio espressamente proibito per Legge, universale particolare, o marittima del luogo; nel qual caso la Polizza non può avere effetto.

14. Il principio sopra il quale è fondata questa regola non è speciale a questo genere di Contratti; Ma distrugge egualmente qualunque altro contratto, giacchè non può di ragione stipularsi una convenzione sopra cosa vietata dalle Leggi: e se accade qualcosa di simil. è di sua natura invalido, e non può ricevere l' assistenza del Tribunale per esser mandato ad esecuzione.

16. Il *Park* che stabilisce questa massima al *cap.* 12. *pag.* 232. riporta questo caso deciso dalla Corte del Banco del Re nell' Anno 1779.

17. La questione era sopra una Sicurtà in mercanzie a bordo della Nave Venere, *perdita o non perdita, e da Londra per la nova Jork col patto espresso del Convojo del Canale per il viaggio*. La Causa fu trattata avanti Lord Mansfield, e resoluta a favore dell' Assicurato. L' Assicuratore ottenne, che fosse di nuovo discussa. Il fatto espresso nel rapporto del primo Giudice era il seguente: La Nave aveva fatto vela per Halifax, e Nova Jork: Essa aveva a bordo delle provvisioni, che aveva avuto licenza di caricare per nuova Jork, non ostante la proibizione contenuta nel Decreto dell' Anno 16. di Giorgio III. *Capit.* 5. *Ma una metà del carico, e inclusivamente le mercanzie, le quali formavano il soggetto dell' Assicurazione non avevano la licenza;* e non potevano riguardarsi come dirette per la Piazza di Halifax, ma per quella di nuova Jork per dove era assolutamente proibita l' introduzione. La Venere fu presa nel passaggio alla Nova Jork da un Corsaro

Americano. Il Decreto suddetto proibisce qualunque Commercio colla Provincia della Nova Jork (tra le altre), ed ordina la confiscazione di tutte le Navi, e loro carichi, che sieno incontrati di andata o ritorno da tali Porti, qualora tali Navi non abbiano la licenza in scritto, o non sieno cariche di provvisioni per uso delle Armate o Flotte Brittanniche, o per gli Abitanti di qualche Forte occupato dalle sue Truppe; e questa licenza deve specificare il viaggio, e la quantità, e specie di provvisioni. Lord Mansfield dichiarò, che il fondamento dell' azione dell' Assicurato consisteva nello stabilire una pratica direttamente opposta all'atto del Parlamento. Se l' Assicuratore non sapeva, che le mercanzie mancavano di licenza, l' obietto è trattabile tra le due Parti ma tutte le volte che era illegale la spedizione alla nuova Jork *in pari delicto potior est conditio defendentis*. Sopra questo caso furono fissate diverse massime.

18. Allorquando si fa una sicurtà, per un viaggio espressamente proibito dalla Legge, la sicurtà è nulla. Questo caso serve ancora per distruggere una distinzione, che si ritrova in un rispettabile Autore. Il dotto *Rocco* osserva (3), che se una tale sicurtà sia stata concepita in termini, che l' Assicuratore non abbia compreso quello di cui si parlava, l' Assicuratore è fuori di ogni obbligo: Dal che se ne vuole inferire, secondo la sua opinione, che se l' Assicuratore fosse stato informato della natura del viaggio; egli sarebbe sempre tenuto. Ma la massima stabilita dalla Corte del Banco del Rè ha rigettata questa distinzione: Perchè quando il Contratto è infetto di una nullità, a una Corte di Giustizia non può mai attribuirsi tanta autorità di convalidare un reclamo fondato sopra un Contratto, che è assolutamente repugnante alle Leggi notoriamente stabilite per il Paese. Questa è pure l' opinione del *Binkersoeck*, il quale dice, che quando anche sia stato detto all' Assicuratore, che il viaggio è illecito, egli non sarà mai tenuto, perchè il Contratto è nullo da principio. E questo è il caso in cui non serve la semplice unione del consenso delle Parti per porlo in essere: ma dipende la sua nullità perchè manca un soggetto proprio secondo la Legge per stabilirlo (4)

(3) *Rocc. de assec. n.* 121. (4) *Binkersoek quæst. iur. pub. libr.* 1 *cap.* 1.

19. Se una nave benchè neutrale sia assicurata per un viaggio proibito mediante *un' embargo* posto sulla medesima in tempo di guerra dal Sovrano di quel paese nel Porto del quale si ritrova, una tale sicurtà è nulla.

20. Questo depende dalla facoltà di porre l' embargo: Questo diritto è indubitato presso qualunque Sovrano nel suo Paese in tempo di guerra, sebbene in tempo di pace sia soggetto di molte questioni. Ammesso questo diritto è certo che qualunque atto in contravvenzione di un' ordine di embargo, è illegale, e criminoso: Perchè una tal Legge lega egualmente che l' atto del Parlamento; ed un Contratto fondato sopra simile i legale operazione è conseguentemente nullo. Ciò fu determinato in un caso assai moderno con un singolare decreto.

21. La nave Veneta la Bella Giuditta era stati assicurata per il viaggio da Londra alla Granata con facolta di toccare a Cork, e Madera per caricare. L' Assicuratore opponeva la notizia generale. La nave era un bastimento Veneto, e l' Assicurato egualmente suddito Veneto. Nell' Ottobre dell' anno 1782 la nave aveva fatto vela da Londra per Cork, dove aveva toccato per caricare provvisioni di proprietà di sudditi Francesi nemici della Gran Brettagna. La nave nel toccare a Cork quivi aveva preso i recapiti, e polizze di carico per Madera Isola appartenente al Rè di Portogallo, partendo nel Decembre 1782 da Cork per detta Isola; e non aveva in alcun luogo discaricato veruna porzione del suo carico, nè ricevuti altri effetti a bordo; ma aveva non ostante a bordo dei recapiti, e delle polizze di carico per l' Isola di San Tommaso appartenente alla Danimarca, per la quale non era destinato. Nel viaggio da Madera a Grenada, e 14 leghe distante da detta Isola fu arrestata da una nave di guerra Inglese, e condotta come presa a Santa Lucia. Quando la nave partì da Londra, e da quel tempo sino a dopo il suo arresto, Grenada era in potere dei Francesi.

22. Il nuovo Decreto speciale portava che S. M. B. nel 18 Agosto 1780 aveva posto un' embargo sopra tutte le navi o vascelli caricati, o che fossero per caricarsi nel Regno d' Irlanda di carni bovine, e porcine, butirro o formaggio,

o qualunque altra sorte di provvisioni; Così ancora fu detto, che dopo la presa era stata introdotta la Causa avanti la Corte della Vice-Ammiraglità alle Barbades contro la detta nave è carico, come appartenente al Rè di Francia, o ad alcuno dei suoi sudditi, e il Giudice di quella Corte aveva condannato il carico come proprietà dei nemici della Gran Brettagna, dalla qual Sentenza era stato appellato, e la Causa era tuttora pendente; Che il Giudice della detta Corte della Vice-Ammiraglità era stato di opinione, che la detta nave la Bella Giuditta fosse di proprietà di Abram Delmada, che era l' Assicurato, ed aveva ordinato che la nave fosse restituita, Ma che questo sentimento non dava alcun diritto ai Proprietarj della nave di reclamare il nolo, o i danni cagionati dalla presa, perchè questa si era impegnata ad un' atto vietato, e la presa non aveva alcun dubbio, e la nave era stata d' accordo rilasciata.

23. In questo stato di cose la questione da decidersi in punto di Legge dalla Corte, era, se gli Assicuratori sopra questa nave e per questo viaggio erano tenuti di pagare la perdita di nolo, e i danni occasionati dalla depredazione. Lord Mansfield diceva: Il viaggio non è egli rotto per l'embargo? Il Rè in tempo di guerra ha un' indubitato diritto di porre *un' embargo*. In tempo di pace è un' altra questione. Ogni Potenza può far questo. Se la nave fosse stata solamente carica di effetti del nemico per far con essa un viaggio permesso dalla Legge, sarebbe incontrastabile il diritto al nolo: Ma in questo caso la Sentenza dice che non l' ha; e perchè? Perchè ella ha fatto una cosa contraria alla Legge. Questa è una frode, perchè sotto il colore di un Porto neutrale, ella era diretta ad un Porto nemico. Ella ha rotto l' embargo. Sebbene non sia in conseguenza di ciò, che così sia stato stabilito; pure il rompere un sequestro è indubitatamente un' atto criminoso; e dove una delle Parti in qualunque modo si fonda sopra un Contratto illegale, la Corte non può mai favorire la sua azione.

24. Sebbene una sicurtà fatta per un viaggio in contrabbando proibito dalle Leggi di Finanza del paese sarebbe nulla per il principio sopra stabilito; pure questa regola non è mai stata estesa a tutti i casi, quando le navi commercia-

no, o intendono di commerciare in contrabbando nei paesi forestieri, perchè nessun paese si fa carico delle Leggi di Finanza di un' altro paese: In tali casi adunque la polizza, e buona, e valida, e se accade un sinistro l' Assicuratore è obbligato al pagamento.

25. Il *Park* riporta a questo proposito alla pag. 336 due casi nei quali fu giudicata valida la sicurtà, sebbene vi fosse della simulazione nella direzione, e viaggio della nave decisi nell' anno 1780.

26. Esamina anche di bel nuovo a questo proposito la questione, se legalmente si possa assicurare la proprietà del nemico, riportando gli argomenti, e i Dottori, che l' ammettono, e quelli che l' escludono. La pratica attuale esclude però ai nostri giorni la questione, giacchè l' industria dei Negozianti trova tutto giorno dei mezzi per fare eseguire tali sicurtà dai nemici: E per quanto gli Assicuratori comprendano bene questa simulazione, adescati dal premio figurano di non conoscerla.

27. Rispetto al viaggio proibito, due casi mi sono passati per le mani nel corso della mia professione: Uno nell' anno 1780 per una nave Toscana spedita dalla Casa Salucci a Santo Eustachio, stata arrestata, e confiscata dagli Inglesi, come pretesa diretta a quella parte di America, che era allora sotto la proibizione di commerciare colle altre Nazioni: L' altro nel 1794 per dependenza della spedizione del Brigantino lo Spirito Santo del Capitano Antonio Mavel Spagnolo, spedito da Livorno per l' America Spagnola. La nave arrivata a Malaga fu arrestata, e confiscata col carico nella supposizione, che non avesse i recapiti in regola, e perchè fosse diretta ad una Provincia dependente dalla Spagna colla quale non era permesso di commerciare senza un' espressa permissione, che mancava al Capitano, che fu condannato a pena Criminale.

28. La nave ed il carico erano stati assicurati a Trieste, e a Londra, e gli Assicuratori si opposero virilmente alla renunzia d' incerta, e pagamento del sinistro, perchè la condanna spiegava la proibizione del viaggio a cui era la nave destinata.

29. Ma tanto nel primo, che nel secondo caso gli As-

sicuratori dopo aver esaminato l' affare pagarono il sinistro con qualche discreto abbuono, e colla renunzia al recupero, che nell' uno, e nell' altro caso fu dai proprietarj inutilmente intentato coll' appello dalla prima Sentenza all' Ammiraglità di Londra, ed ai Tribunali di Spagna.

30. All' esame dell' articolo del viaggio illegale, perchè vietato dalle Leggi particolari di qualche Principe, è molto coerente, ed annesso l' altro delle mercanzie vietate di trasportarsi, o per Legge fissa delle Nazioni, o per costituzioni particolari dependenti dai tempi: E questo vietato trasporto è soggetto a quei principj di Legge, rispetto al Contratto di sicurtà, dei quali ho superiormente parlato.

31. Premessa la teoria, che un Contratto fondato sopra un' atto illegale, non può mai esser messo ad esecuzione; Siccome per le Leggi di molte Nazioni la importazione, ed esportazione di certi generi è dichiarata illegale, e vietata; così un' atto contrario a questa disposizione è chiaramente un disprezzo della legittima autorità, e per conseguenza un morale contrabbando: E se un tale atto è per se stesso illegale, la sicurtà, che cuopre un tale atto, è egualmente contraria alle Leggi, e per conseguenza nulla.

32. Secondo questa teoria sembra dunque essere stabilito tra gli Autori a questo proposito come proposizione generale, ed universale, che qualunque sicurtà, sebbene fatta con ampiezza di termini generali, non deve comprendere le mercanzie proibite: E tutte le volte che l' Assicurato caricasse tali mercanzie senza saputa dell' Assicuratore, e per tal ragione la nave, e il carico fossero confiscati, l' Assicuratore non è tenuto a cosa alcuna. (5)

33. Il *Rocco* osserva, che se l' Assicuratore è informato, *che le mercanzie sono proibite* la sicurtà sia, e deva esser valida. Ma per la verità si è superiormente a sufficienza provato, che la volontà non può alterare la disposizione della Legge in questo caso: Perchè nessun consenso, o accordo può render buono, e valido un Contratto, quando la di lui sostanza è contraria alla Legge:

(5) *Rocc de assec. not.* 21. *Guidon de la mer cap.* 2. *art.* 2. *Emerigon tom.* 1. *cap.* 8. §. 5. *Park cap.* 13 *p.* 244.

34. Le Leggi di Francia, e molte altre ancora prescrivono direttamente la nullità del Contratto, quando comprende mercanzie proibite.

35. Le Leggi d' Inghilterra, che in quello riguardano il Commercio, si tengono per norma da tutte le Nazioni, hanno stabilito anch' esse ciò per sistema (6). E gli Autori parlano diffusamente dei generi dei quali è proibita l' esportazione da quel Regno; e specialmente delle lane, spiegando le ragioni politiche, e commerciali, che hanno dato luogo a simile Legislazione.

36. La maggior questione che possa aver luogo in questa materia è naturalmente quella di quali mercanzie vengano sotto la descrizinne di *mercanzie proibite* da render nulla una sicurtà fatta sulle medesime. Il descrivere il nome di tutti i differenti generi di mercanzie, che possono cadere sotto questa denominazione, sarebbe tedioso, e intieramente inutile. Così è meglio stabilire, come ho fatto altrove, che per mercanzie proibite capaci di annullare la sicurtà, s' intendono tutte quelle, delle quali è proibita l' importazione, o esportazione da disposizioni positive de' Principi, o da Proclami e Manifesti di Potenze in tempo di guerra, o quelle, che per natura del genere per Legge delle Nazioni sono dichiarate di contrabbando. In questa prima divisione si comprendano tutte le violazioni delle Leggi di Finanza del Paese: Se dunque una sicurtà sarà fatta all' oggetto di proteggere mercanzie di contrabbando, questa sicurtà sarà indubitatamente nulla. Così a questo medesimo oggetto ha relazione qualunque infrazione delle Leggi di navigazione stabilite per la protezione, incoraggimento, ed aumento del commercio marittimo, e della navigazione.

37. Il *Park cap.* 13. *pag.* 251. riporta a questo proposito il famoso atto di navigazione passato poco dopo il ristabilimento di Carlo Secondo (7).

38. Passando ad esaminare quei generi, che per loro natura, o per le Leggi delle Nazioni, si chiamano di *contrabbando*, conviene osservare col *Grozio*, e col *Binker-*

(6) *Rolloy lib.* 2. *cap* 7. § 15 *Park cap.* 13. *p.* 245.
(7) *Hume Ist. d' Ingh.* 211.

soeck ottimi Maestri del Gius pubblico, che il comune consenso, e l'uso generale delle Nazioni ha stabilita una regola certa sopra tal proposito (8).

39. Il *Grozio* divide le mercanzie in tre generi: 1. Quelle delle quali si fa solamente uso in tempo di Guerra, come le armi, e munizioni, e queste sono chiaramente di contrabbando; 2. Quelle che non servono direttamente per l'uso di Guerra, e sono meramente convenienti al piacere; e queste possono essere legalmente portate al Nemico. Ma il terzo genere è di una natura mista, come sono la moneta, le provvisioni, le navi, ed i generi addetti alla costruzione, ed armamento delle navi: Nel qual caso avanti di poter decidere sulla facoltà di esportare tali effetti, conviene considerare la situazione della Guerra tra le Parti belligeranti, e le dichiarazioni che possino aver fatte sul Commercio dei neutrali.

40. Nella Guerra, che ha lacerato l'Europa ai nostri tempi, vi sono state dell'epoche nelle quali era proibito qualunque Commercio, e sino l'esercizio della pesca. La saviezza delle Potenze del Nord ha combinato nell'anno 1801. dei trattati di neutralità, che molto favoriscono il Commercio dei neutrali: E l'oggetto essendo di somma importanza di tutte le Nazioni, mi farò un dovere di dare nel terzo Tomo il manifesto, che sarà pubblicato dal sivissimo *Alessandro Primo* Imperatore delle Russie, a cui l'Europa spera di dare il glorioso titolo del suo benefico Pacificatore.

41. Occorre finalmente di esaminare in qual caso le Sicurtà sopra mercanzie delle quali sia proibita l'importazione, o l'esportazione da Leggi di altri Paesi, possa esser valida, giacchè finora si è parlato delle Leggi del Paese del Contratto. In Inghilterra la Legge è chiara, che quando al Contratto non ostano le Leggi del proprio Paese, le Sicurtà sono valide, perchè il fondamento di questo Contratto non è un atto illecito. La Legge di Francia coincide in questa disposizione: Ma gli Autori Francesi trattano accademica-

(8) *Grot. lib. 3. cap. 2. Bintersoek libr. 2. cap. 11. libr. 3. cap. 1. §. 5. Park cap. 13. p. 185.*

mente la questione, se tali Sicurtà sieno illegali, pretendendo, che le Nazioni si devono tra loro conformare nelle Leggi, che rignardano il Commercio universale (9): concludendo però per la loro validità.

42. Il *Weskett pag.* 427. parlando di questa materia promuove il quesito, se sia valida una Sicurtà fatta sopra mercanzie proibite nel caso, che allorquando furono caricate, e assicurate non esisteva questa proibizione sopravvenuta per la dichiarazione della Guerra; E conclude, che gli Assicuratori sono tenuti al pagamento del sinistro in forza della clausula „ e di qualunque altro pericolo „: Perchè deve considerarsi come un sinistro sopravvenuto, a differenza del caso, in cui sussiste la proibizione al tempo in cui furono caricate, e non fosse di ciò data notizia, nel quale gli Assicuratori, seguendo il sinistro, non ne sono responsabili (10); E riporta due casi decisi per la nullità della Polizza, e le Leggi particolari d'Inghilterra, che riguardano quest'oggetto.

43. L'*Azuni* dopo avere nel *tom.* 1. *pag.* 90. stabilito „ che l'assicurazione, quantunque fatta generalmente sopra ogni sorte di merci, non comprende però quelle la = li cui esportazione è proibita, talchè nel caso, che si = trasportasse tal sorta di merci senza partecipazione degli = Assicuratori, e che per cagione di esse venissero a perdersi le merci assicurate, la nave, ed altro, non saranno = gli Assicuratori tenuti a cosa alcuna in discarico dell'Assicurato „ (11); passa alla *pag.* 339. a definire il contrabbando per una contravvenzione al bando pubblicamente manifesto per pubblica autorità, oppure l'introduzione, o estrazione di una merce occultamente fatta da uno Stato per frodare, o esimersi dai diritti impostili.

44. Stabilisce poi al nostro proposito, che l'arresto, o confiscazione di una nave per causa di contrabbando civile, non può considerarsi per fortuna di Mare, che non siasi potuta provvedere, o impedire, ma soltanto come fortuna di

(9) *Emerigon des assur. tom.* 1. *p.* 210. *& seq Pothier cap.* 1. *art.* 2. §. 2.
(10) *Rolloy lib.* 2. *cap.* 7. §. 15.
(11) *L.* 3. *C. de naut. fen. Santern. de assec. par.* 4. *n.* 17. *Strace. de assec. Gloss* 5. *Loccen. lib.* 2. *cap.* 5. *n.* 7 *De Hevia de commerc. navi lib.* 3. *cap.* 14. *n.* 8.

Terra, perchè il Capitano si è volontariamente esposto a tale accidente, che si deve aspettare, come una conseguenza della propria mancanza. Quindi è, prosegue egli, che gli Assicuratori non rispondono mai delle perdite, e danni per tal cagione accaduti alle cose assicurate sieno per parte dell' Assicurato, che del Capitano, o Marinari, o per aver contravvenuto alle Leggi del proprio Sovrano, o a quelle del Paese in cui essi trafficano, come sarebbe per esempio se la nave, o le merci fossero confiscate per non aver pagati li Diritti Regj, o per non essersi premuniti delle opportune Spedizioni, o Passaporti (sebbene ciò possa considerarsi un contrabbando improprio, o una frode.)

45. Questa opinione è però soggetta a qualche limitazione, giacchè secondo alcune Polizze di Sicurtà il *Contrabbando, e la Dogana* sono esclusi dal carico dagli Assicuratori, benchè non lo sia la baratteria: E molti di questi atti possono riporsi nella classe di quelli, che costituiscono la baratteria; talchè quando non sieno litteralmente esclusi, se gli Assicuratori garantiscono la baratteria, sono responsabili anche dei danni procedenti da tali delitti (12).

46. Questo Autore riporta una Sentenza del Consolato di Nizza del 20. Settembre 1781. in certa Causa Ferri contro un Padrone Gherardi, con cui fu dichiarato, che le spese fattesi per riscattare la nave, e mercanzie state arrestate per ragione di contrabbando o frode ai Regj Diritti, e per colpa degl' Interessati, dovessero essere a carico comune dei Proprietarj della stessa nave, e merci in essa caricate.

47. E adottando i principj superiormente fissati sull' autorità del *Grozio*, e del *Binkersoech*, e di tutti gli altri Maestri del Gius pubblico, osserva anch' esso, che per decidere se l' assicurazione delle merci l' estrazione delle quali è proibita in Paese straniero, sia valida, o nulla, convien fissare certi dati, dai quali dipende la giusta resoluzione dei casi, e delle questioni, che insorgono in commercio per cagione di contrabbando principalmente in tempo di Guerra.

(12) *Guidon de la mer chap. 2. art. 7. chap. 9. artic. 8. Marquard. de jur. mercat. lib. 2. cap. 13. Rocc. de assec. not. 21. e 98. Casareg. de commerc. disc. 64. n. 11.*

48. Questo Autore ne parla con tanta precisione, che non farò che repetere le sue parole:

1. Lo stato naturale delle nazioni, ed il riguardo reciproco fra esse è di società, e di pace: Questa società è pure di eguaglianza, e d' indipendenza, e stabilisce tra le medesime una uniformità di diritti, che le obbliga ad avere una per le altre le medesime attenzioni, e gli stessi riguardi (13).

2. Chiunque tratta nelle terre di un' altro stato, è tenuto come suddito (benchè a tempo) di questo stato di sottomettersi alle Leggi del Paese (14).

3. Ciascuno è in diritto di proibire nei suoi Stati l' introduzione, ed estrazione di certe derrate, generi, e merci, senza che lo straniero, che ha la medesima facoltà nel suo Territorio possa lagnarsene (15).

4. Le Leggi civili non hanno alcuna forza riguardo al nemico „ Silent Leges inter arma „; quindi tutte le Leggi positive, che in tempo di Pace sussistevano tra due Potenze svaniscono nel momento istesso che si comincia la Guerra: Giacchè tra esse non si conosce altro che la forza delle armi (16).

5. Gli Stati neutrali in tempo di Guerra sono in diritto di continuare il loro commercio con ciascheduna delle Nazioni belligeranti, salvo nel caso, che il diritto delle genti convenzionale, o qualche precedente trattato abbia disposto in contrario (17).

49. Da queste Teorie, conclude l' *Azuni*, ne nasce la conseguenza adottata per principio di Gius marittimo, che se il Neutrale ha caricato come *proprie* le merci appartenenti ai Sudditi di una Potenza belligerante, e che per il vero *per conto* non sia stato palesato alli Assicuratori delle dette merci, non saranno questi tenuti al sinistro dependen-

(13) *Burlamaq introd. au droit politique par. 1. ch. 1. §. 7. Wolf droit de natur. §. 1120. Wattel droit des gens disc prelim. §. 15. e 16. livr. 2. chap. 3 §. 36.*

(14) *Grot. lib. 2 cap. 11. §. 5. Wolf. §. 1131. Burlamaq ch. 5. §. 12. Wattel lib. 2. ch. 8. n. 101. e 108.*

(15) *Wolf. §. 1008 Wattel libr. 1 ch. 8 n. 90.*

(16) *Wattel lib. 3. §. 175.*

(17) *Wattel disc prelim. § 24 liv. 3. §. 110. e 112. Wolf §. 4.*

te da arresto, o presa; Al contrario però risponderanno gli Assicuratori della perdita della merce, qualora *il vero per conto* coperto sotto spedizioni simulate sia stato loro dichiarato e palese (18).

50. Ho però superiormente avvertito, che il solo sospetto della simulazione, e la stessa condanna di buona presa sotto il titolo di proprietà nemica, non dà diritto agli Assicuratori di essere assoluti dal Contratto: Ma la prova della frode, e della simulazione incognita agli Assicuratori, deve farsi da essi concludentemente, e con verificazioni, e certezze tanto chiare, quanto ne occorrono per provare un delitto.

51. E' quanto ai principj di neutralità nel commercio marittimo, nonostante le dottissime Opere del *Galliani*, del *Lampredi*, e dello stesso *Azuni* che hanno scritto sulle Leggi del Mare, e sul Commercio dei neutrali in tempo di Guerra, sono questi soggetti a incertezza, e variazioni per volontà delle Potenze belligeranti, alla forza delle quali è permesso a seconda delle circostanze di dettare queste Leggi, e di prescrivere quei regolamenti, e quelle proibizioni, che più convengono alla natura della Guerra che sostengono, ed ai loro privati interessi: Onde anche i principj più certi, e per tali conosciuti nel diritto naturale, e delle genti, sono soggetti a delle variazioni così notabili, che ne circoscrivono l'estensione, e molte volte gli annullano.

52. Lo stesso *Azuni* dalle Teorie da esso riportate deduce altresì, che l'assicurazione fatta sopra merci l'estrazione o introduzione delle quali sia proibita in un Paese amico (di che sopra ho parlato col sentimento del *Park*, e del *Weskett*), deva essere dichiarata nulla malgrado la scienza, che li Assicuratori abbiano del contrabbando; Appoggiando questa proposizione alla discussione accademica degli Autori Francesi (19). Ma conviene però anch' esso, che l'uso contrario a questa Giurisprudenza tollerato in In-

(18) *arg. Leg.* 11. *ff. de vetligal. & pub. L.* 3. *C. de naut. fœnor L.* 62. *§.* 1. *ff. de contrab. emption. Santern. de ass. c. part.* 4. *n.* 17. *Strace. de assec. glos.* 5. *De Hevia de commerc. nav. lib* 3 *cap* 14. *num* 3. *Loccen de iur. mariti lib* 2 *cap* 5 *n.* 7 *p.* 982.

(19) *Pothier des assur. n.* 58.

ghilterra per il Commercio colla Spagna, e Portogallo in ordine allo Statuto dell'anno terzo di Giorgio Secondo (20). E conviene ancora, che nonostante la discussione accademica fra gli Autori quest'uso è tollerato anche in Francia, come ho sopra avvertito, colla differenza però, che trattandosi di merce, la di cui estrazione o introduzione è proibita, in quelli Stati, non può essere assicurata, ed in caso di sinistro per confiscazione, gli Assicuratori non ne rispondono per essere nulla la Sicurtà: Ma si tiene per valida quando riguarda merci considerate di contrabbando per Paesi stranieri.

53. E questa distinzione è stabilita nella dotta Consultazione del celebre *Emerigon* pubblicata nelli 15. Gennaio 1755, e confermata con Decreto del Parlamento di Aix del 30. Giugno di detto anno (21).

TITOLO UNDECIMO

Delle Eccezioni contro la Polizza per l' inadempimento delle cose espresse nel Contratto.

PER quanto, in parlando delle circostanze estrinseche, che conviene avvertire, e degli obblighi dell' Assicurato nella formazione del Contratto di Assicurazione, abbia latamente parlato di quei difetti di reticenza, di frode, e di cavillose espressioni, che pur troppo si vedono usare nel Contratto di Assicurazione, e delle conseguenze che producono allorchè possono verificarsi per la nullità del Contratto: tuttavolta parlando dell' esecuzione da darsi alle Polizze, ho creduto bene di aggiungere un titolo espresso sulle eccezioni che competere possono all' Assicuratore per ritardare l' esecuzione del Contratto, benchè siasi fatto luogo alla stipulazione per il capo dell' inadempimento delle cose espresse, e convenute nella Polizza stessa.

2. L' *Azuni tom.* 1 *pag.* 100 fissa la regola, che gli Assicuratori non sono tenuti ai risici, e danni, qualora per parte dell' Assicurato non siasi adempito a quel che porta la

(20) *Blankstone tom.* 3. *pag.* 370. *Park e Weskett loc. cit.*

(21) *Valin tom.* 2. *art.* 49 *tit. des assur. p.* 128.

Polizza: Anzi per essere essi in diritto a dedurre eccezioni contro la mancanza dell' Assicurato, non è d' uopo che questo abbia direttamente cagionato il sinistro, ma basta soltanto, che l' abbia potuto cagionare, vale a dire, che poteva il medesimo accadere in conseguenza della data causa (1).

3. Questa massima è certa, ed è importantissimo di sostenerla nel Contratto delle Assicurazioni, per eliminare dal medesimo le frodi, e garantire l' innocenza degli Assicuratori dalla malizia degli Assicurati.

4. Quindi se la proprietà, o la qualità delle merci, il nome, o le qualificazioni dell' Assicurato, le caratteristiche della Nave, Capitano, e Bandiera, e finalmente la descrizione del viaggio non corrispondono realmente a quanto è stato garantito nella Polizza, il Contratto è nullo, e non deve avere esecuzione; giacchè la natura di esso esige, che s' intenda secondo quello che in buona fede è stato espresso, e convenuto, allorchè si sono riuniti i consensi.

5. Le interpetrazioni cavillose, le arbitrarie estensioni, le maliziose reticenze, le industriose ambiguità devono essere tutte a solo peso dell' Assicurato per diminuire l' obbligazione degli Assicuratori; giacchè il primo, quando deviene al Contratto su ciò che intende di farsi garantire, e può, e deve parlar chiaro; lo che se trascura o per ignoranza, o per malizia, tanto peggio per lui: Ma non deve profittare di una ambiguità di parole, di una dissimulazione, di un male inteso a seconda dell' evento per aggravare l' Assicuratore, che si presta al Contratto sopra a quanto gli viene esposto dall' Assicurato.

6. Non repeterò abbastanza, che ho veduto con orrore dipartirsi da questi principj, mettendo a tortura l' ingegno per coonestare qualche manifesta sorpresa fatta agli Assicuratori, sotto l' inviluppo di parole oscure, ambigue, e maliziose, interpetrate a forza di sofismi a seconda dell' evento. Con questi mezzi si è tentato qualche volta di deviare l' applicazione della massima, ma non già di distruggerla anche nei Tribunali di Toscana. E se queste mie verità non

(1) *Straeca de nautis part.* 4. §. 1. *n.* 2. *Casareg. de commerc. disc.* 1. *n.* 82. *disc.* 10. *n.* 7. *disc.* 23. *n.* 52.

avranno sempre penetrato le orecchie dei Giudici per soccorrere gli Assicuratori, varranno forse un tempo per distruggere quel falso principio, che poteva una volta essere ragionevole, cioè che nel dubbio il Giudice deve favorire la sussistenza del Contratto, ma che ora è del tutto ingiusto, e gravoso per gli Assicuratori; giacchè la malizia degli Uomini si è tanto aumentata, che è duopo nel dubbio di favorir quelli che sono i più innocenti nella eventualità della Contrattazione.

7. E' dunque indubitato, che quando in rapporto alle sostanziali qualità, e circostanze di questo Contratto, viene a variarsi lo stato della cosa, manca altresì il consenso, e l' obbligazione, e che parimente a tal' uopo deve rigorosamente attendersi ciò che è convenuto, ed espresso nella Polizza (2).

8. Questo è ciò che stabilì formalmente il Magistrato Consolare di Pisa in certa Causa di Sicurtà Valsisi, e Assicuratori, sulla nave del Capitano Teneriffe, nel 4 Aprile 1756. La *Ruota Fiorentina nella Liburnen. Assecurationis del 26 Giugno 1759 avanti il celebre Auditore Bizzarrini:* Ed il chiarissimo *Sig. Auditore Simonelli nel suo dottissimo Voto nella Tergestina, seu Liburnen. Assecurationum del dì 11 Agosto 1787*, ristampato per la singolarità della Causa, e la gravità del sentimento, nelle *Selectæ Florent. tom. 2*, in questi specialissimi termini: „ Da = questi principj sono derivate quelle massime comunemente = ammesse nella soggetta materia, che ogni variazione nelle = circostanze state esposte all' Assicuratore, sempre che non = cada sopra cose meramente accidentali, e indifferenti, ma = sopra cose che gli abbiano diminuito l' aspetto dei pericoli, porta alla conseguenza della nullità del Contratto. = Così per esempio producono questa conseguenza *la diversità del viaggio, la differenza della stagione nella quale stato eseguito, la diversa qualità del bastimento nel quale sieno state caricate le merci &c.*

) *Santerna de spons. par. 3. n. 14 credit. disc. 108 num. 6. Emerigon*
. Locc de assec. not 88. n. 338. tom. 1. cap 6. num. 3.
eg. disc. 1. num. 27. de Luc. de

9. = E la ragione di tutto questo (dice egli) ella è appunto, perchè dalla diversità di tali circostanze nasce la diversità del risico assunto dall' Assicuratore, e manca in = conseguenza il di lui consenso a quel risico diverso per il = quale si vorrebbe obbligato. „

10. Ed è egualmente certa la massima, che quando vi è l' alterazione nella sostanza del Contratto, questo è nullo, ancorchè il sinistro non proceda dalla circostanza sostanziale alterata, come ho già avvertito nella *part.* 4 *tit.* 5 *num.* 6, e come stabiliscono tutti gli Autori (3), e Tribunali, e specialmente la *Ruota Romana nella Anconitana Assecurationum del* 4 *Luglio* 1764 *avanti il Card. Riminaldi* §. 5 *e* 6 „ ivi „ Est enim huiusmodi contractus strictissimi juris, = ideo nullam patitur extensionem *de loco ad locum*, *de* = *casu ad casum*, *de re ad rem*, *de navi ad navim*, = licet eadem sive major ratio conveniat; neque id caret in- = trinseco fundamento; juxta namque Assecurationis Leges, = ut fraudibus occurratur constare debet de periculo certo, = & immutabili &c. Hinc si viaggium, merciumque exone- = ratio immutetur, earum contingens amissio, *nulla habita* = *ratione loci*, quo navis casum sinistrum passa est, facta = dicitur in destinatione viaggi prorsus diversi, ab eo quod = fuerat conventum, & Assecuratores *ab omni obligatione* = *soluti intelliguntur*. „

11. Scendendo adesso a parlare della natura delle cose, che si dicono garantite in Polizza, dei vari generi delle medesime, e della loro importanza, per l' oggetto di annullare il Contratto in caso d' inadempimento.

12. Per oggetto garantito in Polizza chiamasi quella condizione, e quel fatto con cui si presenta una cosa, o un avvenimento, che non essendo quale si presenta, il Contratto non è valido. E' indubitato, che molti fatti, e molte condizioni potrebbero essere del tutto inutili al Contratto; ma una volta che si sono in esso inserite, ed espresse per via di condizione, se questa non si purifica nel modo che litteralmente è prescritto, è lo stesso che se il Contratto

(3) *Pothier des assur. n.* 172. *Emerigon ch.* 12. *sect.* 13. *Oldembourg qu.* 2. *iur. lib.* 13. §. 84. *de Hæv. de commer. nav. cap.* 14. *n.* 22.

non avesse mai avuto la sua esistenza. Si è superiormente fissato, che l' inadempimento di un termine del Contratto è bastante ad annullarlo: A più forte ragione dunque ciò deve aver luogo, quando non è per semplice dimostrazione, ma per condizione espressa, convenuta alcuna particolarità del Contratto, non suscettibile di ambigua interpetrazione, o errore, ma come parte sostanziale della convenzione tra le Parti.

13. In questo proposito tutta la questione consiste nell' esaminare ciò che possa dirsi *garantito* d' interessante la sostanza del Contratto, a differenza di quello che sia materialmente, o per incidenza espresso, come un' accidentalità di cui non si rendà responsabile chi la propone. Sopra questa distinzione è dove l' industria dei Legali esercita gli sforzi dell' arte, o per denaturare il Contratto, e opprimere gli Assicuratori, come per restringere la loro obbligazione in aggravio degli Assicurati. Le sottigliezze che devono essere sbandite dal tribunale dell' equità, e della ragione, lo devono essere altresì dalle regole colle quali si deve giudicare questo Contratto. Le condizioni quando si esprimono, hanno per oggetto di precludere appunto l' adito alle discussioni interessanti la materialità, o la sostanza dell' atto: E sebbene possa nascere qualche inconveniente anche da questa regola, pure si può contare per certo, che ella produce dei salutari effetti per il pubblico bene. L' Assicurato non può, nè deve condurre in alcun modo in errore il suo Assicuratore per mezzo di false, ambigue, o dissimulate dichiarazioni rispetto a quelle cose, sulle quali si stabilisce il Contratto (4). „ *Debet præstare rem, ita esse, ut affirmavit.* „

14. Ma se la condizione garantita deve essere strettamente interpetrata in favore dell' Assicuratore, un' eguale giustizia domanda, ed esige il vero sistema di questo Contratto, che se una stretta, e litterale interpetrazione della condizione garantita darà luogo alla domanda dell' Assicurato, la decisione deve essere in suo favore, specialmente quando per mezzo di tal decisione tutte le parole della Polizza hanno la loro piena intelligenza, ed effetto.

(4) *Pothier des ass ur. p.* 197. *Park of insur. p.* 319.

15. Il *Parck* fissando queste teorie, riporta il caso di una Polizza di Sicurtà sopra mercanzie, datata del 9 Dicembre 1784, *colla espressa garanzia di essere salve il dì 9 Dicembre* 1784. Fu dimostrato, che mancava questa garanzia convenuta in Polizza, perchè la Polizza era stata sottoscritta tra l' un' ora, e le tre dopo mezzo giorno del 9 Dicembre, e la nave era in salvo alle ore 6 della mattina, ma si era perduta alle ore 8 della stessa mattina. I Giudici opinarono chiaramente, che la condizione era adempita, perchè la nave era salva in qualche tempo di quel giorno, e perchè la natura della garanzia serviva a detetminate la questione; giacchè si vedeva diretta a salvare gli Assicuratori dalle perdite precedenti a quel giorno, a schiarimento della clausula *perdita o non perdita*, la quale così poteva avere tutto il suo effetto.

16. In questo caso ne segue per necessaria conseguenza, che è indifferente a qual causa si attribuisca l' inadempimento; ma se la condizione garantita manca per un fatto che direttamente la riguarda, sebbene ciò segua per buone ragioni, tuttavolta la Polizza non ha effetto. La condizione, non essendosi purificata, le Parti hanno diritto di dire, che non vi è più Contratto fra loro.

17. In questa stretta, e litterale interpetrazione dei termini della garanzia consiste tutta la differenza tra una *condizione garantita*, ed un *modo dimostrativo*. Dietro questa distinzione conviene osservare, ai termini di ragione, che la garanzia presa in questo senso forma una parte di Contratto, ed una condizione del medesimo, e perciò deve *strettamente adempirsi*; mentrechè il modo dimostrativo obbliga solamente ad un più lato adempimento. Nella garanzia, o condizione la Persona assume sopra di se il risico della verità, o della falsità dell' esposto; nel modo che se l' Assicurato asserisce per vero ciò che d' altronde egli sà esser falso, o di cui non ha alcuna cognizione, la Polizza è nulla come infetta di frode, ma il modo espresso senza frode, se non è falso in qualche punto materiale, o in sostanza, sebbene non sia pienamente verificato, non può viziare la Polizza; giacchè il modo dimostrativo spesse volte si mette fuori nell' ordine delle Sicurtà per servire d' istruzio-

ne, o schiarimento per effettuare una Polizza. Come fu preteso di sostenere nelle Sicurtà della Camera di Trieste sulla nave Kaunitz, e fu adottato dalla *Ruota Fiorentina* nelle Decisioni del 5 Aprile 1786 *avanti l' Auditor Vernaccini*, *e nella confermatoria dell'* 11 *Agosto* 1787 *avanti l' Auditor Cevignani*.

13. Se però tali indicazioni si riportino nei Contratti, è necessario di chiaramente specificare se si garantiscono, o se si riportano per semplice dimostrazione. È questo è un punto di pratica, a cui non si dovrebbe mancare per scansare gli equivoci; giacchè quello che si fa noto agli Assicuratori con positiva loro cognizione per presentarli lo stato del risico, e molto più quando si fa da loro accettare la notizia, esigendo la loro firma sopra il fatto circostanziato, secondo la mia opinione, hanno il pieno diritto di considerarlo come un atto sostanziale al loro Contratto, che l' Assicurato deve garantirli in tutte le parti sostanziali, e che informano lo stato del risico.

19. Questa mia opinione nel caso della discussione della Causa tra gli Assicuratori di Trieste fu favorita dal sentimento del celebre Avvocato *Lampredi*, e dal chiarissimo Avvocato *Ottavio Landi* ancora vivente, e luminare della Curia Fiorentina: E fu altresì giudicata giusta, e ragionevole dal *Magistrato Consolare di Pisa colla sua Decisione del* 6 *Agosto* 1784, *e dai Voti del* 5 *Aprile* 1786 *dell' Audit. Ulivelli, e dell'* 11 *Agosto* 1787 *del celebre Audit. Simonelli*.

20. Il *Parck pag.* 322 riporta a questo proposito un caso singolare. In una Polizza di Sicurtà comparivano scritte trasversalmente sul margine le seguenti parole: *In Porto* 20 *Luglio* 1776. In fatto poi la nave si era messa alla vela nel 18 Luglio detto. La questione era, se questa nota marginale doveva intendersi *per condizione*, o *per modo*. Lord Mansfield fu di sentimento, che tale spiegazione, essendo scritta nel corpo dell' Istrumento, facesse parte sostanziale della Polizza; cosicchè se la nave di fatto non era in Porto, non vi fosse Contratto: E sebbene ciò fosse riportato in margine, non facesse differenza, subito che vi era, insieme con tutte le altre parti del Contratto, al tempo che

fu sottoscritto. E quantunque la differenza di due giorni non faccia alcuna materiale differenza nel risico, pure come condizione che non si è purificata, scioglie gli Assicuratori dal Contratto, e così fu risoluto nell' anno 1779. La giustizia di queste Decisioni non è mai stata questionata, e la regola è stata costantemente, e pacificamente osservata in tutti i casi, che si sono presentati in Inghilterra da quel tempo fino all' anno 1786, in cui fu di nuovo posta in discussione: E nei casi diversi che si presentarono fino all' anno 1787, riportati dal detto Autore, fu decisa a seconda delle circostanze, e della convenienza delle espressioni scritte in margine alla sostanza del Contratto.

21. Poste le regole principali sull' intelligenza della condizione, o del modo, questo dotto Autore passa a parlare dei diversi generi di condizioni, e di alcune particolari fra esse respettivamente decise dai Tribunali dell' Inghilterra. Non è facile di numerar tutte le varie condizioni speciali, che si possono inserire, e garantire nella Polizza. Poichè molto frequentemente, e per la maggior parte dipendano queste dalle particolari circostanze di ciascun caso, come sarebbe il numero dell' equipaggio, dei cannoni, la qualità del Bastimento, e simili accidentalità. Ma quelle, che più frequentemente s' incontrano, e danno luogo alle maggiori questioni si riducono a tre Classi.

1. Condizione garantita *sul tempo della partenza*.
2. Condizione garantita relativa *al Convojo*.
3. Condizione garantita rapporto *alla Neutralità*.

22. Passerò ad esaminare questi Articoli sulle traccie di questo insigne Autore, premettendo l' osservazione, che tutte quelle regole, le quali sono applicabili alla condizione garantita in generale, convengono egualmente a ciascheduna di esse individualmente.

23. Parlando dunque del tempo della partenza, ho osservato anche altrove (5), che per molti viaggi, il tempo nel quale si devano cominciare non è che una circostanza meramente materiale, perciocchè in ciascun Paese vi sono alcune stagioni, nelle quali la navigazione è molto più peri-

(5) *Rocc. de assec. n.* 38.

colosa, che nelle altre per causa di venti periodici, burrasche quasi ordinarie, ed altri simili casi: Per la verità ho sopra stabilito, che quando nella Polizza è stata convenuta la partenza in un giorno determinato, quantunque il risico non resti alterato per l' infrazione del patto, il Contratto resta resoluto: Come l' Assicuratore è sciolto egualmente da qualunque obbligazione nel caso in cui essendo stata garantita la partenza della Nave per un giorno determinato, questa condizione non si verifica. E ciò ancorchè il ritardo proceda da ragioni giuste e prudenziali, e nel caso ancora che sia trattenuta dalla forza. Eccone l' esempio. Fu fatta una Sicurtà sopra la Nave Il nuovo Westermorland dalla Giamaica per Londra; *garantita la partenza nel, o avanti il dì* 26. *Luglio* 1776. *franca di presa, e franca di tutte altre rappresaglie, o arresti di Re, Principi, o altra qual si voglia autorità ec. di qualunque Nazione.* Era provato, che la detta Nave era preparata, e pronta a far vela nel 25 di Luglio per il determinato viaggio, se non fosse stata trattenuta per ordine, e comando di Sir Basilio Keith Governatore della Giamaica, e trattenuta al di là del giorno prefisso. La Nave in seguito avendo fatto vela, fu presa. La condizione essendo positiva, ed espressa sulla partenza nel giorno specificato, e questa non essendosi potuta adempire il Contratto restò resoluto.

24. La necessità di eseguire esattamente la partenza nel giorno specificato nella Polizza, non è già una particolare Legge dell' Inghilterra, ma è una regola universalmente adottata da tutti gli Scrittori in massima, e forse rilasciata in pratica dalla tolleranza dei Tribunali, i quali talvolta accettano delle scuse per favorire la Gente di Mare, che pur troppo abusa di simile condescendenza. E perciò il *Rocc. nel loc. citato* osserva che bene a ragione il *Santerna* „ exclamat contra Magistros Navium, & Nautas quando detinentur in Portu a mulierculis, vel dulcedine vini „ (6).

25. Da questo inconveniente deriva il più delle volte il danno che risentono gli Assicuratori, perchè la lunghezza dei trattenimenti dà luogo più facilmente ai Sinistri, o per

(6) *Rocc. de assec. not.* 38. *Park pag.* 326.

lo meno cagiona immensi danni alle merci. Quindi se gli Assicuratori hanno avuta la previdenza di fissare il giorno della partenza, più facilmente possono evitare una parte di questi danni: Ma se questa condizione non è garantita, benchè per ragione, e per equità non dovrebbero mai corrispondere dei danni, che provengono dalla frode o malizia dei Capitani di Navi, per le quali dovrebbero essere piuttosto renuti i Proprietarj; tuttavolta l' assumere ch' essi fanno così frequentemente il pericolo della negligenza, e colpa dei Capitani, li rende responsabili di tali danni, che non sono sicuramente i minori che risentono nell' osservanza di questo Contratto.

26. Lo stesso è di ragione stabilito se la partenza è garantita *per dopo un giorno specificato*, e la Nave si mette alla vela avanti il giorno prefisso; il Contratto è egualmente annullato per identità di ragione, che i termini del patto garantito devono essere religiosamente osservati. Ecco l' esempio che riporta il *Park*: Nel dì 8. Dicembre 1777. fu formata una Polizza di Sicurtà sopra mercanzie nella Nave Francese nominata *il Conte di Trebon* „ dalla Martinic= ca a Havre de Grace, con libertà di toccare alla Guada= luppa, garantita la partenza per dopo il 12. di Gennaro, = e nel, o avanti il primo di Agosto 1778. „ La Sicurtà era per conto di Giacomo Horteloupe, e Luigi de la Mare di Havre de Grace proprietarj della Nave e Carico; ed in quel tempo non era noto se avrebbe caricato alla Martinicca, o alla Guadaluppa, avendo essi delle mercanzie da ritirare da ambedue questi Porti. Era dunque bene inteso, che la Polizza doveva coprire il risico da detti due Porti, o da uno di essi. La Nave avendo finito in prevenzione il suo viaggio alla Martinicca, partì di là nel 6. Novembre 1777. per la Guadaluppa, dove fece il suo intiero carico senza tornare alla Martinicca (lochè il Capitano aveva inteso di dover fare nel caso che non avesse il pieno carico alla Guadaluppa) e da dove essendo partito nel 26. Giugno 1778, fu preso nel 3. Settembre successivo. L' Assicurato domandò agli Assicuratori il pagamento del Sinistro, che essendogli stato da essi negato, ne fu introdotta la Causa.

27. Gli Assicuratori opponevano, che secondo l' espres-

sioni della Polizza il viaggio doveva cominciare dalla Martinicca, e non dalla Guadaluppa, e che la condizione garantita sul tempo di mettersi alla vela, non era stata adempita, la Nave essendo partita dalla Martinicca avanti il dì 12. Gennaio 1778, cioè nel sei Novembre 1777. Il Giudice di prima istanza fu di opinione favorevole agli Assicuratori, che restarono assoluti.

28. Quando però è stato convenuto che la Nave parta in, o avanti un particolar giorno, se parte dal Porto della caricazione con tutto il suo carico a bordo, e le sue regolari spedizioni per andare al luogo di solita riunione nella stessa Isola semplicemente per unirsi al Convojo, la condizione è purificata; Sebbene essa dopo di ciò sia trattenuta anche per sequestro al di là del giorno convenuto. E la ragione si è perchè quando la Nave lascia il Porto della Caricazione, quando essa ha tutto il suo pieno carico a bordo, e non ha alcun' altro oggetto in vista, che il più sicuro modo di adempire il viaggio determinato, deve dirsi cominciato il suo viaggio da quel primo Porto. Se però realmente il carico non fosse completo, non potrebbe dirsi cominciato il viaggio.

29. Egli è però vero, osserva il *Park*, che nel caso sopra riportato Lord Mansfield era di differente opinione: e certamente il caso era di una difficoltà considerabile. E considera per opinione la più sana, che il viaggio s' intenda sempre cominciato dal Porto della Caricazione riportando diversi altri casi decisi con molta discussione nell' anno 1780. che confermarono la sua opinione.

30. La seconda specie di condizioni garantite è quella *di partire sotto la protezione di Convoglio*. Noto essendo che in tempo di Guerra le Potenze marittime all' oggetto di favorire il Commercio dei loro Sudditi, e la navigazione, destinano un' armamento di forza per scortare i Bastimenti mercantili al loro destino. Quando la natura di questo Convojo è considerata, è sommamente ragionevole, che il Contratto si annulli, se l' Assicurato manca di adempire ad una condizione così importante. Perchè il rischio, di cui l' Assicuratore si è incaricato si aumenta considerabilmente in tempo di guerra per la mancanza del Convojo. In conseguenza per disposizione di tutte le Leggi marittime accettate

dalle Nazioni (7) commercianti, se l' Assicurato ha convenuto di far partire la sua nave con Convojo, ed è partita senza, la Polizza si annulla, e l' Assicuratore non è tenuto a cosa alcuna.

31. Ho sopra osservato, che qualunque condizione garantita deve essere strettamente, e letteralmente adempita; talchè non ogni generica esecuzione è sufficiente a sostenere il Contratto. Così il patto garantito di partir con Convojo, deve essere considerato talmente interessante da non essere adempito, che coll' effettivo Convojo.

32. Il *Park pag.* 347. riporta diversi casi seriamente discussi tra i Giudici Inglesi sulla retta interpetrazione di questo patto, e quando possa dirsi eseguito anche mediante la riunione al Porto, da dove è stabilito dall' Armamento il punto della partenza per la scorta, non essendo sempre possibile di percorrere tutti i Porti per rintracciare le Navi da convojarsi.

33. Molta questione ha luogo in quali casi la separazione del Convojo convenuto possa dar luogo agli Assicuratori di ritirarsi dal Contratto. Non vi può essere dubbio, che se l' atto è volontario, la condizione è mancata: Se l' atto poi è forzoso dipende dall' esame delle circostanze, e delle espressioni del patto lo stabilire quando gli Assicuratori possano contradire alla loro obbligazione per l' inadempimento della condizione stipulata.

34. Così nel Luglio 1744. i Tribunali di Londra decisero concordemente nel caso di una Sicurtà nella Nave Giovanni, e Giano da Gottemburgo per Londra, che il Capitano avendo fatto tuttociò che era in suo potere per partire col Convojo, e che tutti i suoi contratti di noleggio non essendo limitati da parole precise, nel caso di partenza da Londra con Convojo, quando il luogo di riunione era Spithead, la perdita nell' andar fà è inclusa nella Polizza. Così fu deciso a favore dell' Assicurato.

35. Il *Weskett pag.* 138, dopo aver definito cosa sia il Convojo, e rintracciata l' epoca della sua istituzione in Francia, ed Inghilterra, non meno che le severe Leggi ema-

(7) *Emerigon des assur. tom.* 1. *p.* 164. *Park cap.* 18. *p.* 338.

nate per obbligare la gente di Mare a prevalersi di questa assistenza del Governo, e nel caso di profittarne, alla rigorosa osservanza delle Leggi del Convojo, ripotta diversi casi sull' intelligenza del patto del Convojo, tra i quali il seguente.

36. Una Sicurtà era stata fatta sulla Galera il Guglielmo per il viaggio da Brema al Porto di Londra col patto garantito *della partenza con Convojo*. Il Bastimento fece vela da Brema sotto la scorta di una Nave da Guerra Olandese sino all' Elba, dove dovevano riunirsi altre due Navi da Guerra Olandesi, ed altre Navi mercantili Olandesi ed Inglesi: Di là partirono per il Texel, dove trovarono una Squadra di Navi da Guerra Inglesi, ed un Ammiraglio. Dopo il trattenimento di nove settimane si messero tutti alla vela dal Texel, e la Galera il Guglielmo per una burrasca fu separata dal Convojo, presa da un Corsaro Francese, ripresa da un Corsaro Olandese, e dovè pagare il dititto dell' ottavo per il salvaggio. Fu deciso che questo viaggio era secondo l' uso, e che il suo ditortamento all' Elba, sebbene deviasse di fatto dalla rotta prescritta nella Polizza, non era però di ragione una deviazione, perchè in quell' anno 1703. non vi era un Convojo diretto da Brema per Londra, e le Navi non potevano profittare, che di quello dell' Elba: E nel 14. Febbraio 1704. così fu deciso a favore dell' Assicurato.

37. Lo stesso Autore riporta che i Tribunali di Londra hanno deciso, che quando la Nave, che aveva l' obbligo di partire *con Convojo* è realmente partita con questa scorta; ma in appresso per forza di tempo, o per altre circostanze, senza però alcuna frode, colpa, o negligenza ne è separata, e le sue diligenze non servono per raggiungerlo, la condizione dicesi putificata, bastando che il viaggio sia realmente cominciato con Convojo.

38. Cade sopra questo punto un' altra questione, qual è quella della restituzione del premio nel caso del Convojo convenuto o per la partenza, o per il viaggio, o per qualche parte di esso. Questa Decisione non dipende, che dalle espressioni del patto, e dalle circostanze del caso, e perciò lo stesso Autore ripotta due diverse resoluzioni dell' anno

1778, e 1779. avanti il medesimo Giudice; e passa a fare delle osservazioni sulla diversa intelligenza di questo patto.

39. Altra cosa è quando si vuol garantito il Convojo *per il viaggio* della Nave; Altra quando si vuol garantita *una sola parte del viaggio*; altra finalmente quando non si vuol garantita *che la partenza*, col patto della restituzione del premio a un tanto per cento, se la Nave parte con un Convojo determinato, e *arriva*. Tutto depende dall' aggiunta di tali espressioni, che molte volte si omettono dalla indolenza degli Assicuratori: Lochè dà luogo alle dispute.

40. In pratica è costantemente tenuto, che la partenza del Convojo porta l'obbligo di continuare col medesimo per il maggior tratto possibile.

41. L'*Azuni tom.* 1. *pag.* 320. parla della facoltà, che hanno i Mercanti di obbligare in tempo di Guerra i Capitani di navi a viaggiare con Convojo, e dell'obbligo, che questi hanno di essere obbedienti agli ordini del Convojo medesimo.

42. Delle conseguenze però che derivano a carico degli Assicuratori per stare attaccati al Convojo, farà duopo parlarne nel titolo delle avarie: E le spese e danni refettibili per questa dependenza furono liquidati in occasione del Convojo di Lisbona sotto la scorta della Squadra Portoghese comandata dal Capitano Scarnicchia colla Sentenza del dì 31. Ottobre 1799. dai Consoli di Mare di Pisa. E per il Convojo venuto da Palermo sotto la scorta di una Squadra Inglese per mezzo di arbitrazione con i Lodi del 24. Marzo, 5. Aprile, e 12. Maggio 1800. esistenti nel Tribunale di Livorno.

43. La terza ed ultima specie delle condizioni garantite che convien prendere in considerazione sono quelle della *neutralità*, in rapporto alle navi, o mercanzie assicurate come proprietà neutrali. Questa condizione è per se stessa molto differente dalle due precedenti: Perchè se la condizione non si verifica, il Contratto non solamente è resoluto per il difetto di adempimento, ma è sicuramente nullo fin da principio per causa della frode: Di ciò ho parlato latamente nell'Articolo della frode. Ed un'altra ragione di que-

sta differenza consiste nell'osservazione, che se un' Assicurato promette, che la sua nave partirà con Convojo, e segue, che la condizione non si verifichi, non è ciò per sua colpa, giacchè questo depende dal fatto di altre persone, ma pure egli resta in sofferenza, perdendo il benefizio del suo Contratto. Così pure se è garantita la partenza della nave in un determinato giorno e non segue, egli non è reo di alcun delitto, perchè questa era una circostanza, la verificazione della quale dipendeva da molti accidenti, come sarebbero i venti, il Mare, le reparazioni, e simili; Egli però si è espressamente incaricato di soffrire le perdite, che sono l'effetto dell'inadempimento di un Contratto con questa condizione: Ma nè nell'uno, nè nell'altro caso l' Assicurato, che garentisce simili condizioni fa alcuna offesa, o commette delitto riserro agli Assicuratori. Non è peraltro così quando si garantisce una proprietà come neutrale; perchè questo è un fatto, che al tempo dell'assicurazione è a piena cognizione del Proprietario: E se egli asserisce essere neutrale ciò che egli sà non esser tale, si rende colpevole di una volontaria, e deliberata falsità. In tal caso dunque il Contratto si rende assolutamente nullo, e come non avvenuto tra le Parti a tutti i possibili effetti.

44. Il *Park pag.* 450 riporta questo caso come esemplare: Fu fatta in Londra una Sicurtà sopra mercanzie a bordo *della nave Buona Fortuna* da North Bergen per qualsivoglia Porto sino al salvo arrivo in Londra „ *nave e carico garantito di proprietà neutrale* „. La nave avendo il suo pieno carico dopo la sua partenza da North Bergen, e avanti di arrivare a Londra, proseguendo il suo viaggio, dalla forza del vento, e dalle burrasche investì, dovè far getto, e colò a fondo, e le mercanzie del suo carico furono intieramente perdute. La nave Buona Fortuna avanti, e al tempo dell' accaduto sinistro *non era proprietà neutrale*, come era stata garantita nella Polizza. La questione era se in tali circostanze, che cioè il sinistro era del tutto independente dalla condizione garantita, potesse l' Assicurato repeterne il pagamento dagli Assicuratori. Lord Mansfield dopo avere ascoltato le difese dell' Assicurato, si fermò sulle risposte degli Assicuratori dichiarando che la

cosa era troppo chiara per non essere posta in discussione; perchè trattandosi di una falsità in rapporto al soggetto assicurato stato asserito dall' Assicurato *per neutrale* quando non lo era, *non vi poteva esser Contratto*: Onde furono con Sentenza assoluti gli Assicuratori.

45. Se però la nave, o gli effetti fossero di proprietà neutrale al tempo del fatto Contratto, e quando è incominciato il risico, questa è una sufficiente verificazione del patto sulla *proprietà neutrale*: Perchè si rende impossibile per un Assicurato di corrispondere delle conseguenze di una Guerra pendente la caricazione, e il viaggio della cosa assicurata. Gli Assicuratori prendono a loro carico i risici della Pace, e della Guerra: Questi sono pubblici eventi egualmente cogniti ad ambe le parti. L' Autore Inglese riporta un caso speciale a questo proposito.

46. Fu fatta una Sicurtà sopra la nave Yonge Herman Hiddinga e suo carico „ *dall' Oriente a Rotterdam*, *nave e carico garantito di proprietà neutrale* „. La nave fu presa nel corso del suo viaggio da una Squadra Inglese: Gli Assicurati promossero l'azione contro gli Assicuratori: Uno degli Assicuratori stabilì nella sua dichiarazione, che la Polizza era stata firmata nel 28. Novembre 1780, e che doveva verificarsi, che in quel tempo nave e carico *erano proprietà neutrali*. La disputa fu portata avanti Lord Mansfield, e la Sentenza fu proferita a favore degli Assicurati. Il fondamento a cui s'appoggiò l'opinione della Corte sopra il caso proposto, si fu, che la nave in questione aveva fatto vela dall' Oriente nel viaggio assicurato nel dì 11. Dicembre 1780, avendo a bordo il carico egualmente assicurato, e tanto la nave che il carico erano veramente neutrali al tempo della partenza della nave dall' Oriente, e così continuarono sino al dì 20. Dicembre 1780, nel qual giorno, essendo cominciate le ostilità tra gl' Inglesi, e gli Olandesi, l' Olanda cessò di essere una Potenza neutrale, e la nave, ed il carico in questione una proprietà neutrale. La presa era seguita nel 25. Dicembre 1780, e condannata per buona dalla Ammiraglità nel 19. Febbraio 1781. Lord Mansfield dichiarò, che molte ragioni erano state portate dall' una, e dall'altra parte, che non erano necessarie per la De-

cisione di questo caso; ma che la sostanza era, che la variazione della proprietà non dipendeva da un fatto particolare dei Contraenti, ma da un' accidente eventuale di una nuova Guerra, che è sempre a carico degli Assicuratori, quando non fosse espressamente convenuto, che la proprietà continuerebbe ad essere neutrale durante tutto il viaggio.

47. Riporta inoltre un' altro caso della Sicurtà fatta sulla nave Teti Capitano Monteverdi Toscano da Livorno per Londra stata arrestata nel 14. Settembre 1780, e condannata di buona presa da alcuni tribunali di Spagna.

48. Si pretendevano nulle le Sicurtà perchè essendo garantita la proprietà neutrale, le Sentenze di condanna dichiarassero simulata la caricazione, e la proprietà, e fu discussa la Causa in tre diversi Tribunali di Londra, e condannati finalmente gli Assicuratori per la ragione che la Sentenza non appellava, che a una mancanza particolare del Capitano contro i manifesti particolari della Spagna, non trovati giusti, nè adottati dalle altre Nazioni; talchè la neutralità promessa non si provava offesa a tal segno di sciogliere gli Assicuratori dalla loro obbligazione. Da questi casi si deduce un' altro principio di ragione, e di pratica per l' oggetto di cui si tratta, qual' è quello, che le Sentenze di condanna dei Tribunali esteri non stabiliscono la prova indubitata per sciogliere gli Assicuratori, a meno che il fondamento provato dai medesimi non concluda per se stesso quella prova, che far potrebbero gli Assicuratori, specifica, chiara, ed evidente da non incontrare eccezioni.

49. In aumento dei casi riportati, riferisce lo stesso dotto Autore la discussione fatta sulla Sicurtà di noli, e mercanzie nella nave Veneta la Giovanna da Venezia per Londra, nave e carico garantito per neutrale, e stata presa da una Fregata Francese, e condannata dall' Ammiraglità di Parigi nel 13. Gennaio 1779. in ordine ai manifesti del 28. Marzo 1778, e del Regolamento di Marina del 26. Luglio detto, per il motivo, che la detta nave la Giovanna per un' accidente di Mare aveva perduti tutti i recapiti di bordo: Lochè a seconda degli enunciati Regolamenti dava diritto alla confisca.

50. Gli Assicurati esibivano di provare la sussistenza

della proprietà, e gli Assicuratori si opponevano sul fondamento della Sentenza di Parigi. La Causa fu molto discussa, e fu resoluta a favore degli Assicurati; ponendo la massima, che nascerebbero troppi inconvenienti nel Commercio delle Assicurazioni, se si attendessero le Sentenze di condanna dei Tribunali forestieri, come prove del fatto, allorchè dichiarano „ *proprietà di nemici* „: Giacchè simili Sentenze sono generalmente irregolari, molte volte contumaciali, e qualunque dubbio, ambiguità, o sospetto dà luogo a simili dichiarazioni, che la naturale equità del Contratto di assicurazione non può ammettere, come prove convincenti contro l'Assicurato.

51. Questa stessa opinione ho sostenuto io stesso nella Causa di Sicurtà tra il Sig. Giovanni Kleiber, e gli Assicuratori di Livorno *fatta per conto proprio, e per suo rimborso* di spese fatte per ricevere, e spedire effetti *di ordine, e per conto di Americano*. La nave fu arrestata, e provvisoriamente ordinato l'arresto degli effetti come appartenenti *a Francese*. Si faceva dunque la questione, che s'intendesse garantita la *proprietà Americana*, la quale dal Decreto dei Commissari Brittannici essendo stata dichiarata *Francese*, dovesse risolversi il Contratto.

52. Io ho sostenuto, che la Sicurtà cadeva *sul proprio credito*, e che la spedizione, essendo in buona fede fatta di ordine *e per conto di Americano*, questa dichiarazione non era per via di condizione, ma di modo; e che il Decreto dei Commissari Brittannici non decideva, nè poteva decidere, nè far fondamento all'eccezione degli Assicuratori: E così è stato deciso dal Magistrato Consolare di Pisa nel dì 11. Luglio 1801.

53. Per rendere completo questo Articolo giova anche parlare di alcuni accidenti, che possono trattenere l'esercizio dell'azione, dell'Assicurato contro gli Assicuratori, perchè sebbene non espressamente, pure implicitamente si considerano come garantiti nella Polizza.

54. Questi sono; la deviazione del viaggio; la mutazione della nave, o bandiera; la simulazione dei recapiti che interessano la nave, o carico.

55. Quanto alla deviazione del viaggio ne ho parlato

diffusamente nei suoi congrui titoli; ed è certo, che se questa ha avuto luogo, interessa tanto la sostanza del Contratto, che lo distrugge a favore degli Assicuratori. O la deviazione è volontaria, e preordinata, e a scienza dell' Assicurato, ed in tal caso non vi è questione, che la Sicurtà è nulla da principio per mancanza dell' unione dei consensi; e per consolidare questa proposizione basta quanto fu deciso dal *Consolato di Mare di Pisa nella Causa Valsisi*, e *Assicuratori sulla nave Teneriffe del Capitano Macardle nel* 5 *Aprile* 1576: O è arbitraria, e criminosa del Capitano, ed in tal caso non è a carico degli Assicuratori, che quando sono tenuti a corrispondere della baratteria del Capitano, come fu deciso dallo stesso Tribunale nella Causa Petrococchino, e Rodocanacchi contro gli Assicuratori sopra corpo della pollacca Russa nominata la Dorotea, Capitano Panagi Conduzi in Giudizio esecutivo nel 10 Aprile 1788, e confermato con Sentenza di Giudizio ordinario, non ostante la più vigorosa resistenza di essi Assicuratori, nel Settembre di detto anno. E come, distinguendo tra l' interesse degli Assicurati Terzi, e l' interesse del Capitano, o Sopracarico assicurato, fu resoluto nella Causa di baratteria del Capitano Romano nel 17 Luglio 1791, in cui furono, non ostante la baratteria, e deviazione del viaggio assicurato, condannati gli Assicuratori stati a favore dei Caricatori Terzi, ed assoluti quelli, che avevano assicurata la supposta proprietà del Capitano, e Sopracarico complici del delitto.

56. Ciò premesso, il *Park chap.* 17 *pag.* 294 parla anch' esso diffusamente della deviazione per il rapporto all' inadempimento delle condizioni del Contratto. Egli definisce la deviazione per l' oggetto delle Assicurazioni marittime, come una spregevole alterazione senza necessità, o altra ragionevole causa dal corso regolare, e solito del viaggio specificato, ed assicurato. Tutte le volte cha ha luogo una deviazione di questo genere in un viaggio determinato, gli Assicuratori sono sciolti da qualunque responsabilità; noto essendo, che sono principj indubitati di porre nel Contratto i termini fissi del Luogo della partenza, e dell' arrivo, su i quali si determina il viaggio, e il preterire tali termini senza necessità, porta quell' alterazione che annulla il Contratto.

57. In una Sicurtà sopra effetti, e mercanzie caricate a bordo della nave Charming Nancy, fatta per il viaggio da Dunkerk a Livorno, la nave transitò a Dover nella veduta di procurarsi il passo per il Mediterraneo, e poco dopo si perdè.

58. Lord Mansfield fu d' opinione, che il dirottamento fosse una deviazione; e non fu ammessa l' istanza dell' Assicurato. Lo stesso fu deciso da Milord Lee Capo di Giustizia, sul fondamento, che se un Capitano di nave entra in un Porto, o si trattiene un tempo egualmente insolito, questa è una deviazione che scioglie qualunque obbligazione degli Assicuratori. Questo caso fu secondo il detto Autore, soggetto a varietà di discussioni in diversi Tribunali di Scozia, e in tutti fu resoluto contro gli Assicuratori: Ma in forza dell' appello alla Camera dei Pari, i varj Decreti dei Tribunali precedenti furono revocati in conformità dei principj sopra stabiliti, che sono generalmente ricevuti per Legge.

59. Questi principj una volta stabiliti, ne viene come una necessaria conseguenza, che qualunque sia il tempo della deviazione, ancorchè si tratti di una sola notte, o anche di un' ora, l' Assicuratore è egualmente sciolto; perchè la convenzione essendo una volta infranta, qualunque atto successivo non la può convalidare.

60. La nave Giorgio, essendo partita da Cork per la Giammaica con convojo, il Capitano, di concerto con due altri vascelli, profittando del vantaggio della notte, ed essendo navi di forza, si posero a incrociare, e così deviarono dal diretto corso del loro viaggio, nella speranza di riscontrare una presa. I Giudici concordemente stabilirono, che dal momento che la nave Giorgio aveva dirottato, o deviato dal diretto viaggio alla Giammaica, la Polizza di Sicurtà era resoluta. E' stabilito ancora dai Tribunali d' Inghilterra, che se una nave mercantile senza lettere di marca si pone a dar caccia a un nemico, sebbene non faccia una regolar crociera, si rende colpevole di deviazione.

61. Le conseguenze di una volontaria deviazione, sebbene sieno così fatali alla validità del Contratto di Assicurazione, pure qualche volta accade, che la deviazione nasce

da una causa necessaria, e giusta, ed allora gli Assicuratori restano legati al Contratto, sebbene il corso del viaggio sia alterato.

62. Tutti gli Scrittori hanno enumerate tutte le circostanze, le quali si deducono dall' Assicurato come giustificazioni per aver lasciata la diretta rotta del viaggio, sul fondamento di necessità, e di ragionevole causa; come sarebbe per la recuperazione del bastimento, per scansare una burrasca minacciata, o evitare il nemico.

63. In tutti questi rapporti tutti i Tribunali delle Nazioni commercianti, come ho altrove rilevato, sono pieni di simili giustificazioni dirette a scusare la deviazione sotto varj pretesti, che pur troppo si ammettono come valevoli scuse per coonestare la cattiva condotta dei Naviganti, o le maliziose intenzioni degli Assicurati.

64. Si è detto che il primo fondamento per colorire la deviazione, è quello della necessità del resarcimento, per cui si trova espediente di prender Porto diverso da quello del destino, o di fermarsi in quello ove si è fatto il discarico assai più lungamente del necessario. Se una nave è danneggiata, e và al più vicino Porto per resarcirsi, questa non è deviazione; perchè è un interesse generale di tutti quelli che vi hanno risico, e per conseguenza degli Assicuratori, che la nave sia sempre in stato di buona condizione da poter compire felicemente il suo viaggio.

65. L' altra scusa per abbandonare il corso diretto sono le tempeste. Sopra questo la regola è, che ogniqualvolta una nave per evitare una burrasca esce dal diretto corso, o quando nel diretto corso si è gettata fuori per forza di burrasca, questa non è deviazione, perchè ciò è cagionato da un atto di forza superiore, il quale secondo le Leggi non fa ingiuria ad alcuno. E così ancora è indubitato, che se una burrasca spinge una nave fuori del corso del suo viaggio, ed essa fa il meglio che possa per proseguire al suo Porto di destinazione, non è obbligata di ritornare indietro al punto da dove era partita.

66. E' degno di osservazione a questo proposito, che gli Scrittori ammettono qualche volta tollerabile, e giustificata la deviazione, anche sul semplice fondamento dell' uso,

e consuetudine di un particolare Commercio. E questo non è intieramente condannabile, perchè se è l' uso di un particolare Commercio di toccare certi determinati Porti, deviando dal diretto corso in certi punti del viaggio, questa non è dirottazione dal corso diretto, perchè fa parte del viaggio: Nè vi è inganno in pregiudizio dell' Assicuratore, perchè si suppone che egli debba aver notizia di quel Commercio, trattandosi di cose note a tutti. E quando l' uso ha dichiarato legale l' ingresso in qualche Porto in uno specificato viaggio, sebbene fuori dell' immediata rotta, ciò si deve considerare come una parte del Contratto di Sicurtà convenuto tra le Parti, come se fosse stato particolarmente espresso, e dichiarato. E però che all' oggetto, che possa aver luogo questa eccezione della regola, e che un Capitano possa abbandonare la regolare, e diretta linea del viaggio dal Porto della caricazione a quello del destino, deve provare l' uso stabilito a questo proposito chiaramente, e precisamente, e non dependente semplicemente da uno, o due esempj, o vaghe, e variabili circostanze.

67. Occorre altresì di osservare, che sebbene una reale deviazione si considera tanto fatale al Contratto di Assicurazione; pure una deviazione soltanto imaginata, ma non portata ad effetto, si considera come non avvenuta di fatto, e gli Assicuratori sono legati al Contratto. Questa è una regola sicura, e stabilita da tutte le Leggi, ed è corroborata da molti casi decisi in Inghilterra, e riportati dal *Park cap.* 17 *pag.* 314. La conclusione di queste massime è poi quella, che se abbia, o non abbia avuto luogo una deviazione capace a sciogliere il Contratto, si riduce a una questione di fatto, che dependo intieramente dalle circostanze speciali dei casi.

68. Nei casi di deviazione, il premio non deve essere restituito, perchè il rischio essendo cominciato una volta, l' Assicuratore l' ha acquistato con pieno diritto.

69. Fra le altre cause che impediscono all' Assicurato l' esercizio delle sue azioni contro l' Assicuratore, vi è sicuramente quella della variazione della nave. Si è altrove parlato delle Sicurtà in *in quovis*, e di quelle *sopra nave*, o *navi* non specificate, le quali sono valide, allorchè il

Contratto è espressamente concepito in questi tesmini: Ma fuori di questo caso l'Assicurato non può mai sostituire un' altra nave a quella che avrà nominato nella Polizza avanti il principio del viaggio; lo che facendo, il Contratto non tiene per alcun effetto; nè può durante il viaggio trasportare gli effetti assicurati da una nave ad un' altra, senza il consenso degli Assicuratori, o senza esserci obbligato da un caso di assoluta, e imprevidibile necessità.

70. Il *Malines* per la verità nella sua Legge Mercatoria comparisce essere di una differente opinione, dicendo: = Accade qualche volta, che per qualche speciale considera- = zione si pone nelle Polizze di Sicurtà la clausula *con fa-* = *coltà di trasferire le mercanzie di una in un' altra* = *nave*, perchè in tempo di ostilità, e di guerra tra le Po- = tenze non possono farsi le caricazioni in tali navi di Po- = tenze belligeranti, senza un aumento di risico; ma secon- = do le solite Sicurtà, ciò può farsi generalmente senza ec- = cezione, perchè s' intende bene che un Capitano di nave, = senza una buona causa, e accidente, non travaserebbe le = mercanzie dalla sua nave in un' altra, ma le scaricherebbe = a forma del suo Contratto di noleggio, al Porto del = destino. „

71. La ragione che dà il *Malines* per sostenere questa proposizione non è sodisfaciente, nè è ben fondata sull' esperienza, anche a senso del *Park*, nè adduce alcun' altra autorità che la corrobori. E l' opinione generale di tutti gli Scrittori è direttamente contraria (8).

72. Il *Molloy* stabilisce, che se le mercanzie sono assicurate in una tal nave, e pendente il viaggio comincia a far acqua, e rompersi, si deviene a noleggiare un altro bastimento per condurre in salvo al destino le mercanzie, e che dopo seguita la caricazione il secondo bastimento perisce, gli Assicuratori non sono tenuti al sinistro; perchè per quanto sia vero, che qualche volta si usi la clausula facoltativa, questa eccezione appunto prova, che la regola generale è in contrario.

(8) *Malines Lex mercat. num.* 118. *Park chap.* 16. *pag.* 291. *Molloy l'b.* 2. *cap.* 7. §. 11.

73. Di questa stessa opinione sono anche gli altri più antichi Scrittori (9).

74. Le Leggi d' Inghilterra stabiliscono la stessa massima, e la consuetudine dei Tribunali è la stessa, tenendosi ferma l' opinione, che quando la Sicurtà è fatta sopra una nave specificata, e l' Assicurato non è forzato da una assoluta imprevidibile necessità, senza il consenso degli Assicuratori non può variare la nave; e mancando a questa parte di Contratto, in caso di sinistro non può recuperare la perdita dagli Assicuratori.

75. Tali questioni però sono affatto fuori di moda; perchè quando le Sicurtà sono fatte in buona fede, non hanno realmente luogo simili operazioni, che nel caso di una assoluta imprevidibile necessità: Se poi si tratta di Sicurtà a mala fede, è indubitato che la stessa malizia che ha avuto luogo nel Contratto, si usa per far la prova di quella assoluta imprevidibile necessità, che giustifica l' operazione.

76. L' *Azuni tom.* 1 *pag.* 101 stabilisce egualmente, che l' Assicurazione, concernendo soltanto il semplice viaggio designato nella Polizza, gli Assicuratori non sono tenuti ai casi sinistri contingenti, se non che per quella strada, e viaggio promesso, e compreso nella Polizza; giacchè dai Contraenti non deve mai operarsi cosa alcuna oltre il convenuto, altrimenti cessa l' azione all' adempimento del Contratto (10).

77. E gli Assicuratori sono solamente tenuti nel caso, che la nave assicurata avesse cangiato strada, o viaggio per giusta, e necessaria causa, cioè per essere resarcita, o evitare una imminente tempesta, o l' incontro di nemici (11).

(9) *Roc. de assec. not.* 28. „ ivi „ Merces si eadem navigatione transferantur de una navi in aliam, & si novissima navis, ubi merces transfusæ fuerunt, deperdatur, tunc est inspicienda forma assecurationis in qua si fuit dictum, quod assecurentur merces, *quæ sunt in tali navi*, tunc Assecurator non tenetur, eo quod mentionem fecit in assecuratione de tali navi. Et ratio est quia non par est ratio assecurationis, *quando merces devehuntur in una navi, & quando in altera*; imo solet id principaliter considerari inter ipsos Assecuratores, cum una navis sit magis fortis quam alia „ *Santern. de assec par.* 3. *n* 35 *Stracc. gloss. n.* 10.

(10) *L.* 27. §. 2. *ff de pact. L.* 1 §. 7 *ff. de exercit. act. Rota di Genova dec.* 25. *n.* 1. *dec.* 63. *per tot.*

78. E nel *tom.* 2, parlando *dei premj*, e *dello storno*, fa la spegazione dei casi nei quali, e per la mutazione del viaggio, e per la variazione di bastimento, si faccia luogo alla resoluzione del Contratto.

79. Il *Weskett* parlando alla *pag.* 600 delle condizioni garantite, avverte che l' Assicurato deve essere molto cauto di porre espressamente tali garanzie nella Polizza rispetto al tempo *della partenza della nave; alla partenza con convojo; alla proprietà delle merci o mercanzie; al numero dei suoi cannoni, e marinari;* e diverse altre circostanze; perchè per la naturale incertezza delle cose, spesse volte ne avviene un pregiudizio considerabile alle fatte Sicurtà, per non rimanere strettamente adempite le condizioni garantite; cosicchè quando l' Assicurato non è assolutamente certo di quello che possa essere, il partito più savio è quello di eseguire la Sicurtà, come comunemente dicesi, a tutto rischio, con un premio maggiore colla condizione della restituzione di una parte di esso nel caso dell' arrivo della nave sotto tali, o tali circostanze. Dall' altra parte però è ancora frequentemente necessario per l' Assicuratore di essere molto prudente, e guardingo nel sottoscrivere una Polizza sopra la semplice asserzione verbale di una particolare circostanza, o fatto, che può determinare il suo giudizio, e indurlo ad assumere il risico; perchè nel commercio delle Assicurazioni, la circonvenzione, e la dissimulazione sono divenute tanto comuni, e passano con tanta impunità, che se l' Assicurato, o il Mezzano si ritirano, quando ne sono ricercati, dal garantire nella Polizza una particolare materiale circostanza stata asserita verbalmente per vera; vi è ragione di credere che si voglia ingannare: Una *garanzia verbale* però deve di ragione, e per giustizia prendersi come se fosse scritta, ed inserita nella Polizza; ma è sempre molto difficile di far la prova di questa ultima, mentre la prima si prova da se stessa.

80. Riporta anch' esso il caso sopra referito della Sicurtà in nave Charming Nancy deciso nell' anno 1739, e

(11) *Stracc. de assec. gloss.* 14 *n* 2. *Santern. de assec. par.* 3. *n.* 52. *e* 53. *de Hev. de commerc nav. libr* 3. *cap.* 14. *n* 22. *Rocc. de assec. not.* 52.

l'altro sulla nave Francese il Conte di Trebon deciso nell' anno 1779.

81. Lo stesso Autore parlando della neutralità della nave, e mercanzie, riporta un caso deciso a favore degli Assicuratori nel 19. Giugno 1780. Una nave presa ai Francesi fu condotta in Yersey, e legalmente condannata, fu comprata in nome, e per conto di Negozianti Olandesi, avendo preso un carico di mercanzia di presa (state egualmente prese ai Francesi, e legalmente condannate): La nave fece vela da Jersey dirigendosi a Rotterdam, avendo a bordo un Capitano Olandese, e l'equipaggio, la bandiera, e tutt'altro che la qualificava per Olandese: Nel viaggio fu ripresa e condotta in Francia, e nave e carico fu condannato a favore dei Predatori. Prima della sua partenza era stata effettuata in Londra una Sicurtà nella Polizza della quale la nave era garantita *per nave Olandese*, e la Sicurtà dichiarava „ sopra mercanzie di proprietà Olandese, „ mercanzie di presa franche di avaria particolare. „

82. Si disputò dunque se la nave, non essendo mai stata in Olanda, potesse legalmente navigare come una nave Olandese; e se, essendo stata garantita per tale, gli Assicuratori fossero disobbligati, nonostante che la Sicurtà cadesse sopra effetti, e mercanzie di Presa.

83. L'Avvocato *Guglielmo Winne* fu d'opinione, che questa non potesse legalmente chiamarsi nave Olandese; che la vendita fatta dal Corsaro Inglese a Jersey, non assicurasse la proprietà al Compratore Olandese, da renderlo esente dalla presa dei Francesi, e dalla condanna della Corte dell' Ammiraglità di Francia; E che la condanna delle mercanzie essendo occasionata dalla caricazione sopra una nave, che in Francia non poteva considerarsi come Olandese, e goderne i privilegj, sebbene garantita per tale nella Polizza; quindi la mancanza della qualificazione garantita disobbligasse gli Assicuratori sopra mercanzie, nonostante che fosse dichiarato che erano mercanzie di presa: Giacchè le mercanzie di presa caricate a bordo di una nave legalmente Olandese sarebbero state sicure.

84. Se le mercanzie sono assicurate come di proprietà neutrale, ed in effetto sono di Suddito di Potenza belli-

gerante, o di nemico questa è una frode, e la Sicurtà non è valida.

85. In tempo di Guerra non vi è niente di più comune, che il mascherare le navi o le loro caricazioni tanto per la parte dei nemici, che per quella dei neutrali. Le Ordinanze di Francia del 1681. hanno preso di mira questa simulazione nell'*artic. 6. tit.* 9. §. 3. Una simile disposizione è nelle Ordinazioni di Spagna: Ed è Legge generale di tutte le Nazioni, che qualunque vascello arrestato i recapiti del quale sieno stati gettati dal bordo, deve unitamente al carico condannarsi di buona presa. Vi sono stati molti reclami in tutte le Guerre, e specialmente nella presente per parte dei Capitani di navi, pretendendo di sostenere la perdita dei recapiti per accidente fortuito: Ma nonostante, coerentemente alla regola, sono stati sempre presi, e condannati, e questi sinistri pagati dagli Assicuratori.

86. Il *Weskett pag.* 359. riporta questi casi: Nel Settembre 1778. fu arrestato, e condotto in America, e successivamente condannato bastimento e carico della nave Giovanna Capitano Zane da Trieste alla consegna dei Sigg. Wombwell in Londra. E ciò per le maliziose operazioni del Capitano, ed Equipaggio. L' altro caso è quello sulla nave l'Armi di Westerwyck Capitano Richard Storner, che dette luogo a questioni per le Sicurtà nell'anno 1748. anche nella Piazza di Livorno, nella quale scrisse ed ottenne a favore degli Assicuratori la chiara, e per me sempre tenera memoria del fu Avvocato Giovanni Baldasseroni mio dilettissimo Genitore. Questo bastimento con bandiera, e Capitano Svedese fu noleggiato a Amburgo da Jacob Basonquet per far vela per Londra, ed ivi fare il suo pieno carico per un Porto del Mediterraneo: Caricò di fatto per Livorno con effetti destinati per la maggior quantità alla Casa Damiani, ed altre di quella Piazza per ordine delle quali erano stati acquistati, sebbene colla circostanza, che *la proprietà* non si considera nei Ricevitori, nè dovevano pagare cosa alcuna fino a che gli effetti non fossero arrivati a salvamento, e consegnati a tenore delle Polizze di Carico: E perciò nelle Sicurtà fu garantita la proprietà come di conto neutrale; giacchè in quel tempo era questa la consuetudine praticata

dai neutrali nel corso della Guerra. Nella vegliante però questa consuetudine è variata, e le Polizze *all'ordine, e per conto neutrale* senza una espressa dichiarazione delle persone sono reputate all'opposto come una prova certa della simulazione, e la condanna inevitabile. Così è stato praticato dai Tribunali Francesi in Bastìa, e così è stato praticato dai Commissari Brittannici in Livorno.

87. La nave fu arrestata nel corso del suo viaggio da un Corsaro Spagnolo, e portata a Ceuta Porto Spagnolo sulle Coste di Barberìa, dove le mercanzie furono condannate di buona presa, ma la nave lasciata in libertà, e il Capitano dopo avere infruttuosamente sollecitato il rilascio del carico a Ceuta, si portò a Cadice per farne il reclamo; Ma nonostante le sollecitazioni, e premure del Console Svedese per l'onore della bandiera, e della proprietà neutrale delle mercanzie, fu confermata la Sentenza. Mentre si trattava ciò, il Proprietario del carico avendo intimati gli Assicuratori al pagamento del sinistro, questi essendo convinti della giustizia della sua dimanda convennero di pagargli il 50. per cento: Col patto, che essendo rilasciate le mercanzie, e arrivando al destino sarebbe loro restituita questa somma, obbligandosi di corrispondere dell'avarìa e danni che potessero aver sofferto per *la detenzione*.

88. E successivamente convennero alle stesse condizioni di pagare altri 48. per cento. Alcuno degli Assicuratori si negò a questo accomodamento, pretendendo che fosse a carico dell'Assicurato il sinistro dependente dalla mancanza di prova della neutralità garantita dalla Polizza, e che unicamente l'implicanza dei recapiti avesse portato il sinistro. Ma fu condannato a pagare il suo tocco a favore dell'Assicurato.

89. Questo Autore finalmente referisce un rapporto fatto all'Ammiragliìà da un celebre Giureconsulto Inglese *Jenkins* stato Giudice in quel Tribunale, che tratta profondamente sulla simulazione dei recapiti, che danno diritto alla confisca dei beni pretesi neutrali: E conclude colla savissima osservazione, che ogni prudente, ed onesto Negoziante, ed Assicuratore dai casi citati, e dal detto rapporto deve comprendere a quali maggiori risici si trova esposto,

anche senza saperlo, chi fa questa professione, per la moltiplicità delle Persone, che possono mescolarsi nel portare una perdita; E quanto sia difficile agli Assicurati di prevedere, e garantire tutte le circostanze, che possono sostenere, o annullare il Contratto.

TITOLO DUODECIMO

Del tempo, e della forma dei pagamenti da farsi dagli Assicuratori.

IN moltissime polizze resta espresso il tempo, nel quale gli Assicuratori devono pagare in caso di perdita. In Amburgo dove non è ammesso altro abbandono degl' effetti l' ordinazione dice „ Che quando un bastimento è destinato = per un luogo dell' Europa, e non se ne sentirà nuova ve- = runa in tre mesi, oltre il tempo solito di un tal viaggio, = può questo considerarsi come perduto, ed è permesso all' = Assicurato di abbandonare il bastimento, ed il carico agli = Assicuratori, e domandare il pagamento delle somme re- = spettivamente da essi toccate. Gli Assicuratori saranno = obbligati di pagare 92. per cento dentro il termine di due = mesi del tempo che fu loro notificato tale abbandono in = favore dell' Assicurato per mezzo del Sensale, e del suo = Spedizioniere; ed all' artic. 2. tit. 2. viene ordinato di più „ Che in caso che gli Assicuratori facessero qualche dilazione al pagamento nel tempo limitato come sopra, l' Assicurato può aspettare fino ad un anno, e due mesi dal tempo della partenza del bastimento, ed allora gli Assicuratori saranno obbligati a pagare cento per cento, senza alcuna deduzione; e se in questo frattempo l' Assicurato vuole una sicurezza, essi saranno obbligati di dargliela; Ma quando vi è un avviso certo, che il bastimento si sia perduto, o sia stato preso senza speranza di recupero, l' Ordinazione medesima dice al §. 1. tit. 16. che gli Assicuratori saranno obbligati di pagare alla rata di 98. per cento dentro due mesi da quel tempo che questa perdita è stata loro notificata per mezzo del Sensale, purchè detta perdita sia stata prima provata con i documenti propri e necessarj. Finalmente è da osservarsi, al

dire del *Magens* (1), l' artic. 11. tit. 15. della detta Ordinazione, dove è disposto che „ non ostante che la polizza = contenga una clausula, che l' Assicurato in caso di perdi- = ta non sarà obbligato a produrre verun altra cosa che la = polizza stessa, pure sarà tenuto non solamente a provare = la perdita del bastimento ma che aveva anche un interesse = attualmente nel medesimo per mezzo delle polizze di ca- = rico, o con altri documenti „.

2. In Londra le Compagnie di sicurtà hanno per uso di pagare 98. per cento in giorni otto dalla giustificazione della perdita, defalcando mezzo per cento per il pronto pagamento: Gli Assicuratori privati pagano la medesima somma di 98. per cento in tempo di un mese dalla giustificazione della perdita, e tanto le une, quanto gli altri nel caso di recupero, o reclamo son sempre prontissimi a pagare qualche cosa a conto, o anticipare denaro per cause per la ragionevolezza della cosa, e per accudire alla propria sicurezza (2).

3. Questa è proposizione di un Autore Inglese; La correntezza negli affari di Commercio, e specialmente in quelli di assicurazione, per quanto sarebbe utile, e necessaria per il miglior vantaggio, tuttavolta è da per tutto indebolita, e la Piazza di Livorno non può aderire all' opinione del *Magens* dopo che nel celebre recupero della nave Gran-Duchessa di Toscana Capitano Blachett fatto al Zante nel 1784. gli Assicuratori Inglesi non solo non hanno voluto contribuire anticipatamente alle spese occorse per la liberazione di una nave, e di un carico, che tanto interessava quella Piazza, ma sino al 1786. non hanno indennizzato i Negozianti di Livorno, che generosamente sono in disborso di somme rilevanti per questo oggetto, ed hanno avuto il coraggio di far molte difficoltà ai conti dati dai medesimi, quantunque tutte le operazioni fossero eseguite sotto l' autorità dei Tribunali di Toscana, e con l' assistenza dei Consoli di quella Nazione residenti nei luoghi ove sono state eseguite.

4. Secondo le Ordinazioni di Amsterdam la perdita de-

(1) *Saggio sopra le Sicurtà part.* 1. §. 76.

(2) *Magens Saggio sopra le Sicurtà par.* 1 § 76.

pagarsi tre mesi dopo che è stata notificata. Secondo il Regolamento di Danimarca due mesi dopo la prova data della perdita. Ma secondo l' uso di Svezia riportato nella polizza, dentro di un mese dopo la prova.

5. Parimente secondo la recapitolazione delle Leggi dell' Indie in Spagna, il pagamento deve farsi dentro sei mesi dopo che sia stata debitamente provata la perdita, e dentro di un anno, e mezzo dopo la partenza del bastimento, se non se ne riceve avviso; Una volta gli Assicuratori erano obbligati a dar sicurezza, che pagherebbero 133. ⅓ per ogni cento che ricevessero in caso che non fosse loro dovuto. Ma al presente nelle polizze di Cadice non vi è tale condizione (3). E nella polizza di Barcellona è convenuto di fare il pagamento del sinistro nel termine di sei mesi dal giorno della esibizione delle giustificazioni che darà l' Assicurato per i sinistri occorsi nel Mediterraneo, e sulle Coste di Spagna, dentro un anno, ed un giorno per quelli occorsi nell' Oceano, e di due anni, e due giorni per quelli occorsi del Mar del Sud, ed altri Paesi situati dall' altra parte della Linea (4).

6. Le Ordinazioni di Francia all' artic. 44. dispongono, che se il tempo del pagamento non è regolato dalla polizza (come il più delle volte accade) l' Assicuratore è tenuto a pagare l' assicurazione tre mesi dopo la notificazione dell' abbandono: ed all' art. 43 è preventivamente ordinato, che se il tempo del pagamento è regolato dalla polizza gli Assicuratori devono pagare nel tempo convenuto le somme assicurate, purchè per altro sia stato fatto loro l' abbandono.

7. Il *Valin* (5) osserva sul detto art. 44. che unicamente dal giorno che è notificato l' abbandono comincia a decorrere il tempo per il pagamento, e non già dal giorno della notificazione dell' avviso della perdita con semplice protesto di far l' abbandono in seguito: Per la ragione, che non vi è la cessione reale, ed effettiva, che trasferisca agli Assicuratori la proprietà di ciò, che può essere recuperato dagl' effetti assicurati, e che possa per conseguenza sottoporli al pagamento della somma assicurata.

(3) *Magens loc. cit.*

(4) *Regolamento di Barcellona dicro il Consolato del Mare, cap. 339. e 363. Roce. de assec. notab. 85.*

(5) *Valin des assur. art. 44. §. 9.*

8. Questa osservazione per altro non è giusta, perchè come si è altrove stabilito, la protesta il più delle volte porta il medesimo effetto, relativamente agl' Assicuratori, e si ha per una formale cessione (6).

9. La formula di Ancona, di Anversa, e di Roven, e il Regolamento di Anversa all' art. 15. stabiliscono, che la perdita sia pagata due mesi dopo l' intimazione del sinistro (7).

10. A queste può unirvisi la formula usitata in Livorno, e stampata presso il *Targa*, che nel Giudizio ordinario dispone per il pagamento del sinistro due mesi dopo la notificazione del caso: E vuole che in caso di litigio, gli Assicuratori paghino in Giudizio esecutivo, tempo 18. mesi ai medesimi il provare in contrario, come si dirà nel Titolo dei Giudizi, e con la pena del 20. per cento agl' Assicuratori in caso di soccombenza.

11. Secondo l' uso Venero è stabilito in quella Piazza, e nelle altre che determinano il contratto, secondo la legge, uso, consuetudine, e pratica della medesima, che riconosciuto il caso a carico degl' Assicuratori, saranno da cadauno di essi pagare le respettive somme per le quali avranno firmate le sicurtà, quatro a cadaun altro che presentasse la presente polizza senza contradizione di sorte alcuna, mesi sei dal giorno nel quale sarà stata fatta la notificazione del successo, ed intimata la rennnzia. Ed in caso di litigio, obbliga dopo sei mesi al deposito.

12. Secondo le formule di Bordeaux, di Marsilia, di Bilboa, e di Genova il pagamento, deve farsi in tre mesi: Lo che è uniforme alle Ordinazioni di Francia, al Regolamento di Amsterdam, ed all' uso di diversi Paesi (8).

13. L' atto dell' abbandono può esser fatto tanto precedentemente, quanto contemporaneamente alla domanda del pagamento del sinistro, purchè la notificazione legittima del medesimo abbia preceduto tale atto. L' *Emerigon* riporta un caso assai singolare, sul quale a suo parere furono diverse le opinioni.

(6) *tit. della renunzia all' incetta.*
(7) *Stracc. de assec. gloss.* 10. *n* 1.
(8) *Ordinanze di Francia art.* 43. e 44. *Ordinanze di Amsterdam art.* 25 *Targa cap.* 52 *n.* 26. *Kuricke distribus d' asse n.* 16 *p.* 837. *Emerigon des assur. ch.* 18. *sect.* 1. *§.* 1.

14. La barca la Tabarchina del Capitano Luigi Bizoni Genovese fece naufragio: Il Sig. Chichisola Assicurato invece di fare la dichiarazione di questo sinistro alla Camera del Commercio, lo messe a notizia di ciascuno degli Assicuratori col mezzo di un' avviso straordinario in data del 30. Marzo 1780. Questo avviso non conteneva alcuna dichiarazione di abbandono: Quattro mesi e mezzo dopo presentò l' istanza contro i suoi Assicuratori di abbandono, e di pagamento della perdita. Gli Assicuratori opposero che la sua domanda di pagamento era immatura: Che secondo l' Ordinanza i tre mesi non decorrevano, che dopo la notificazione dell' abbandono: Che secondo il patto espresso nella polizza, i tre mesi non erano computabili, che dal giorno della dichiarazione alla Camera: Che egli non aveva fatto questa dichiarazione alla Camera, e che perciò non avendo così adempito il patto del contratto, era obbligato alla disposizione della Legge. Con Sentenza del 3. Settembre 1780, fu differita la cognizione della causa a tre mesi, a contare dal giorno dell' abbandono notificato.

15. Lo stesso Autore ripete in questo luogo ciò che in pratica succede da per tutto, che allorquando l' Assicurato ha legalmente notificato il sinistro, e fatta la protesta dell' abbandono da farsi a suo luogo, e tempo alla fine del termine che la Legge prescrive dopo la notificazione di tale atto, ancorchè stragiudiciario, o sia di semplice protesta, gl' Assicuratori sono soliti di pagare la perdita, senza pensare a ricercare un nuovo termine da decorrere da quel giorno in poi: Ma dietro il patto che è posto in molti di tali contratti, sarebbero fondati a domandare questo nuovo termine, ed anche a proporre l' eccezione di esser perenta l' azione.

16. Alla scadenza del termine stabilito, la somma assicurata deve esser pagata liberamente dagl' Assicuratori, ancorchè fosse attualmente in pendenza il recupero sotto l' amministrazione dell' Assicurato, secondo ciò che si è avuto luogo di esaminare nel Titolo precedente. L' unica eccezione che ha questa regola si è, quando l' Assicurato ha di fatto recuperato, ed è debitore del rendimento di conti, nel qual caso (9), l' Assicuratore non è tenuto a pagare il compi-

(9) *Emerigon ch.* 18. *sect.* 1. §. 2.

mento della perdita, se l' Assicurato non rende esatto, e fedel conto della sua amministrazione degl' effetti recuperati.

17. Nel pagamento dei sinistri ha luogo la compensazione, come può averla in tutti gl' altri contratti; lo che più milita in questo, per esser quasi di sua particolar natura in alcuni casi, attesa l' universal consuetudine con la quale si è derogato all' effettivo pagamento dei premj, nell' atto della stipulazione del contratto, a dispetto della confessione in contratto; quindi è che o sia debitor dei premj l' Assicurato, o sia il Mezzano, come il più delle volte succede, la compensazione ha sempre luogo in occorrenza di sinistri, o avarie, il di cui pagamento passa ordinariamente per quel canale medesimo, per cui è passata la formazione del contratto: Quando però alla terminazione del contratto tutte le parti sono in piedi, mentre secondo i noti principj di ragione, la compensazione non può aver luogo, se non che in caso di debito, e credito egualmente liquido, e chiaro tra le medesime persone, e nelle medesime circostanze (10), come più diffusamente ho detto, parlando dei premj, e loro pagamento, che è il soggetto che più facilmente apre la strada a questa compensazione.

18. Il sistema, che un Terzo sia il depositario dei premj, e se ne dichiari debitore, e che poi sia il pagatore dei sinistri per conto dei respettivi Assicuratori è stato da alcuno creduto pericoloso, e piuttosto pregiudiciale al commercio delle assicurazioni, sia perchè è un risico anche quello di riporre tutta la fiducia in un Terzo, sia perchè vi possa essere chi si abusi di questo Terzo medesimo, e facendo l' Assicurato, e non l' Assicuratore, formi sempre un debito, che non abbia così facilmente il modo di estinguere in compensazione. E' questo un arcano del commercio difficile a schiarirsi, ma i Pratici che ho consultato su questo punto sostengono, che la fiducia è l' anima del commercio, che senza correre questa fiducia nelle circostanze attuali del commercio universale, sarebbe un impossibile di concludere i grandi affari, e che dal sistema che si tiene in molte Piazze di commercio, si possono unicamente doler quelli, che si trovano

(10) *L. 4. ff. qui pot. in pign. hab. Casareg. de comner. disc.* 135. *n.* 6.

per causalità accidentale nella dispiacevole circostanza di dar talvolta alla Piazza più sinistri, che premj, i quali per conseguenza non potendo fare la compensazione diretta per mancanza di credito, risentono talvolta ancora con dispiacere le conseguenze di questa circolazione di credito dependente dalla reciproca compensazione che fa il mezzano dei premj dovuti agl' Assicuratori, nel pagamento dei sinistri dovuti agl' Assicurati.

19. La compensazione si ammette talvolta, anche con esorbitanza di ragione, per un reflesso equitativo, e favorevole al commercio (11), lo che per altro intieramente cessa, allorchè per la parte di quello che vuol godere la compensazione, vi entra la mala fede; così in termini di assicurazione, se il Procuratore dell' Assicurato esige con mala fede il pagamento del sinistro, se quindi l' Assicurato è condannato alla restituzione, il Procuratore è tenuto a rimetter fuori, e non può opporre il privilegio della compensazione, qualunque credito abbia egli particolarmente con il Mandante, e sieno pure qualsivogliono le circostanze; conforme in termini puntualissimi fu deciso prima dai Consoli del Mare di Pisa, con Sentenza dell' 11 Gennaio 1764 e quindi in grado di revisione dalla Rota Fiorentina con Sentenza del 28 Settembre 1766 *nella Liburnen. Assecurationis super Compensatione av. il fu Sig. Audit. Alessandro Luci* (12).

20. Siccome le Leggi civili concedono a chi pagò la facoltà di repetere come indebiti quei pagamenti che si dimostrino seguiti per errore, o per una falsa causa (13) di fatto, o di ragione, così le Leggi marittime permettono agli Assicuratori, i quali con buona fede, e amichevolmente hanno pagato i loro tocchi, di poter repetere le somme pagate da chi le riceve, qualora si scuopra, che il succeduto sinistro non era tale, che spettasse agli Assicuratori di

(11) *De Luc de regal. disc.* 106. *n.* 7. *de cred disc.* 48. *n* 8. *Urceol. cons. for. cap.* 61. *n.* 21 *Ansald. de comm. disc.* 12. *n.* 19. *Casareg. de commerc. disc.* 76. *in prine.*

(12) *Tesoro Ombros. tom.* 4. *dec.* 41.

(13) *L.* 1. *ff. de condit. indeb. L* 2. §. 1. *L. eleganter, & L ex his omnibus* 54. *ff. eod. tit Pothier des oblig. n.* 641. *Rot. Rom. in Romana Restitutionis scutorum mille* 25. *Jan.* 1737. § *certum av. Vai presso il Costantin vot.* 402. *n.* 20. *e* 32. *t.* 3.

emendare, e pagare, o sia per la resistenza delle stesse Leggi marittime, o sia per la resistenza dei patti contenuti nella polizza di sicurtà (14). Una tal questione ebbe luogo fra i Sigg. Damiani, e Lancellotti, e i Sigg. Assicuratori di Livorno, avendo i primi esatto il sinistro di certe mercanzie assicurate come di proprietà neutrale, e che furono depredate, e condannate come appartenenti a nemici del depredante, ed i primi furono condannati in proprio, benchè asserissero di avere agito in nome dell' Assicurato estero, alla restituzione dell' indebito con Sentenza del Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa degl' 11 Gennaio 1764, e confermata dalla *Rota Fiorentina nel* 28 *Settembre* 1766 *a relazione del Sig. Audit. Luci* (15).

21. E in conseguenza siccome la sicurtà fatta dopo l' accaduto sinistro, o il salvo arrivo annulla il contratto se l' Assicuratore sapeva la perdita, o l' Assicurato l' arrivo, il pagamento fattone deve essere restituito, perchè il contratto al quale ha dato luogo il dolo, e la fraude è nullo nella sua essenza, e così poco importa, che la parte lesa lo sia per error di fatto, o di ragione (16).

22. E' però vero, che qualunque cosa non è sufficiente a aprir l' adito alla repetizione dell' indebito, e precisamente quello che chiamasi errore di gius, non dà la repetizione di ciò che si è pagato come dovuto per un obbligazione neutrale (17). Così nell' assicurazione non ha luogo la repetizione dell' indebito, benchè il contratto sia infetto di nullità civile, purchè vi sia l' obbligazione naturale, e che il pagamento non sia stato fatto per dolo, e per errore di fatto.

23. Nel caso per altro che una parte degli Assicuratori abbiano guadagnato la Causa contro l' Assicurato, e sieno stati liberati dal pagamento del sinistro, quelli che hanno

(14) *Ordinazioni marittime cap.* 21 *& seq. dopo il Consolato del Mare Valin des assur art.* 4 *Schele de instrum. assecur. sect.* 1. §. 17 *Bellon. dec. ian. de mercat dec* 3. *per tot. Rota Fior. ad Tes. Omb. t.* 4. *dec.* 40.

(15) *Tes. Omb. t.* 4. *dec.* 40.

(16) *Valin des assur. art.* 41 *Pothier des assur. n.* 13. 14. 15. *Emerigon ch.* 18. *sect.* 5.

(17) *L.* 2. *C. de iur. & fact. ignor. il Dott. Emerigon luc. cit.*

pagata la perdita senza riserva, e senza essere stati indotti da errore di fatto possono ripeterla, se la sicurtà era nulla nella sostanza, come se mancava la materia del risico nella nave, o che l' Assicurato fosse colpevole di dolo: Ma se la difficoltà, e la questione non riguardava, che la semplice interpetrazione o esecuzione del contratto, il pagamento fatto volontariamente, e senza errore di fatto, in seguito di qualunque sinistro, è irrevocabile, salvo il ricorso dell' Assicuratore su gli effetti abbandonati (18).

24. Se poi il pagamento deva farsi al Portatore, o Presentatore della polizza di sicurtà, e se questa sia girabile in commercio è una questione che si è trattata parlando della verificazione del risico. E' questa la giustificazione di un credito che rappresenta legalmente la cosa medesima assicurata, e perciò suscettibile di qualunque vendita, e di qualunque ipoteca, che non alteri la sostanza del contratto medesimo (19), nè renda peggiori le circostanze degl' Assicuratori, come era nel caso più volte allegato della Causa di pretesa cessione di sicurtà fra i Sigg. Leeds, e Cartaneo, e gli Assicuratori di Livorno, decisa a favore degli Assicuratori con Sentenza del 20 Marzo 1781 a relazione del meritissimo Sig. Console Rossi.

25. Per incidenza si è superiormente parlato dello sconto che godono gli Assicuratori in grazia del pronto pagamento, e che è calcolato a ragione di due, e anche di tre per cento secondo i diversi usi delle Piazze dove è fatto il contratto, questo però ha luogo soltanto quando gli Assicuratori son contenti di pagare senza difficoltà allo scadere del termine del pagamento, ma se pagano in vigor di Sentenza, e così dopo fatto un Giudizio lo sconto non è più dovuto, e gli Assicuratori son tenuti a pagare l' intiero. E' però necessario, che la contradizione sia formale, e non serve una semplice protesta, o ciò che fosse fatto per avere dall' Assicurato quelle prove, che è tenuto a dare per giustificare gli estremi della sua azione. Si è introdotto modernamente il costume in caso di litigio non solo di escludere gli Assicura-

(18) *Emerigon ch. 18 sect. 5. §. 2.*
(19) *Valin des assur. art. 3. p. 48. Emerigon loc. cit. §. 4.*

tori dal benefizio dello sconto, ma di condannarli al pagamento degl' interessi mercantili della somma assicurata dal giorno in cui scadeva il termine del pagamento dalla Legge prescritto: Le Sentenze della Rota Fiorentina del 15 Luglio 1784, del 20 Febbraio, e del 26 Aprile 1786 hanno per ora stabilita in Toscana questa opinione. E' però vero che il Tribunale di Pisa ha conservato il sistema, che quando la contradizione ha fondamento di articolo di ragione ha assoluto li Assicuratori dalle spese, e dall' interessi. Sentenza del 14 Luglio 1801 in Causa Ckleiber, e Assicuratori.]

26. La prova del pagamento fatto dagl' Assicuratori di un sinistro viene stabilita e dal cancellarsi la firma dell' Assicuratore nella polizza, e dal farsene dall' Assicurato l' opportuna ricevuta al medesimo. Tratta l' *Emerigon* la questione, se ceduta la polizza di sicurtà ad un Terzo la sola cancellatura provi il pagamento, e il Possessore possa pretenderlo nuovamente. Dove la polizza è simile a un viglietto all' ordine S. P. per chi la presenta vi cade quella disposizione di ragione che ha luogo in simili recapiti, come si è detto parlando delle polizze. E' però vero, che la cancellatura della polizza toglie gran vigore alla medesima, e pone il Possessore nella necessità di provare d' altronde il suo credito (20).

27. L' *Emerigon* parla del caso in cui il pagamento del sinistro si faccia per mezzo di viglietto, annullando la polizza per determinare se questo viglietto sia capace, e ritenga l' ipoteca sull' effetto assicurato, e conclude saviamente, che questa è una vera novazione del contratto, ancorchè il pagamento sia convenuto nel contratto medesimo in tal forma, e che annullando la polizza per la cancellazione, l' ipoteca di cui gode secondo l' uso di Francia è parimente annullata, soggiungendo che non è anche poco, che la Legge accordi tale ipoteca a un recapito, come è quello della polizza, ma che non si deve estendere questo medesimo privilegio al di là dei confini dell' equità, che è l' anima del commercio, mentre tale estensione darebbe luogo alla malizia degl' uomini di macchinare fraudolenti operazioni, le quali a

(20) *L.* 24. *ff. de probat. Emerigon ch.* 18. *sect.* 4.

ragione sono riguardate come la più terribile peste che avveleni, e distrugga il commercio medesimo (21).

28. Il *Park pag.* 403 rispetto al pagamento del sinistro, o avaria riporta un Decreto dell' anno 19 di Giorgio II. cap. 37 §. 7, con cui vien prescritto agli Assicuratori il Deposito in Corte di tutte le domande di sinistri, o avarie che sono fatte dagli Assicurati, allorchè cade questione sulla giustizia di tali domande. Osserva però il detto Autore, che anche per il deposito occorre un fumo di Giustizia per l' Assicurato: Giacchè il Deposito, o volontario, o forzato che sia, dà sempre una presunzione, che gli Assicuratori sieno tenuti al pagamento.

29. Il *Weskett pag.* 388 parla anch' esso di questo Decreto, e quindi stabilisce, che se sarà fatto alcun pagamento per dipendenza di una polizza di sicurtà, nella supposizione della esistenza di un danno, che poi si trova non vero, si ripete coll' azione dell' indebito per la somma ingiustamente pagata: E lo stesso accade quando il pagamento è stato estorto con malizia, o frode dell' Assicurato.

30. Secondo le ordinazioni di Amburgo, gli Assicuratori sono obbligati, quando è seguita la liquidazione o repatto dei danni sopra le mercanzie assicurate, per mezzo dei liquidatori di tali danni, e avarie, di farle immediatamente buone, e pagare i detti danni; e in difetto di ciò gli Assicuratori sono obbligati di pagare all' Assicurato l' interesse del' 8 per cento per anno dal tempo che la detta repartizione sia stata fatta, e notificata, sino all' attuale pagamento del denaro.

31. Le Ordinanze di Francia stabiliscono, che all' Assicuratore deve essere accordato un tempo a presentare *le prove* contro i documenti prodotti dall' Assicurato: Ma nel tempo stesso egli deve pagare il sinistro in giudizio esecutivo con mallevadoria per parte dell' Assicurato. E' però in facoltà del Giudice di negare, o differire il Decreto di questo pagamento secondo le circostanze, o la maggiore credibilità dei documenti, o prove prodotte dall' Assicurato. Si

(21) *Casar. disc.* 209. *n.* 46 *Straco. de decot. par.* 3 *n.* 18. *& seq. Emerigon de assur. ch* 13. *sect.* 5 *in fin.*

allegano a questo proposito come magistrali un Decreto del Parlamento di Ayx del 23 Settembre 1745, ed altro del 2 Febbraio 1751, e una Sentenza di Marsilia del 31 Gennaio 1751, e del 4 Decembre detto, e lo *Stracca de assecurat. Gloss.* 29 *num.* 8

TITOLO DECIMOTERZO

Delle Riassicurazioni, e Doppia Sicurtà.

LA Riassicurazione altro non è, che una cessione del pericolo assunto, mediante la quale l' Assicuratore che comprato aveva il pericolo si spoglia intieramente di esso, ponendo in suo luogo, e vece il suo Riassicuratore, che è quanto dire l' Assicuratore cerca un Fidejussore per se medesimo, e il Riassicuratore diviene Fidejussore del Fidejussore (1).

2. Il primo Contratto fra l' Assicurato, e l' Assicuratore sussiste tale e quale è stato da essi convenuto, senza novazione, nè alterazione, riguardandosi la Riassicurazione rispetto al primo Assicurato un Contratto del tutto estraneo, perchè il Riassicuratore non contrae con esso alcuna obbligazione, ed unicamente il risico che l' Assicuratore aveva comprato dal primo Assicurato forma la materia del secondo Contratto, che è del tutto nuovo, e distinto dal primo; e secondo tutte le Leggi valido, e legittimo (2).

3. Venendo a individuare le cause, e le circostanze, nelle quali ha luogo ordinariamente il Contratto di Riassicurazione, individuerò quelle che sono più ovvie, e che per tali sono riconosciute dalla particolar disposizione delle Nazioni commercianti, e ciò che in ordine alle medesime è stato stabilito, e deciso.

4. Il Contratto di Riassicurazione, scrive il *Magens*

(1) *Ulpian. nella L. 4. ff. de fidejus. Roc. de assec. not. ab. 12. n. 30 Casar. disc. 1. n. 67 Pothier des assur. chap 2. n. 96. Ansald de commer. disc 70. n. 5. Stracc. de assec. in præfat. n. 79. De Hevia de commerc. nav. lib 3 cap 14 num. 5*

(2) *Emerigon ch 18. sect. 14. §. 1. Targa ponderazioni maritt. cap 52. not. 12.*

(3), può essere tanto giustificabile, e fatto con la stessa ingenuità della Sicurtà medesima, purchè non si nascondino i motivi di farlo. Con un atto del Parlamento passato il 25 Marzo 1747, vien registrato: „ Che non sarà lecito di fare = Riassicurazioni, se non quando l' Assicuratore sarà insol- = vente, *fallirà, o morirà;* in questi casi un tale Assicu- = ratore, suoi Esecutori, Amministratori o Commessi pos- = sino fare assicurare la somma assicurata avanti, purchè si = dichiari nella Polizza, esser questa una Riassicurazione. „ La permissione, continua egli, di riassicurare, accordata da questo atto agli Esecutori di un Assicuratore, il quale muore solvente, ed in buone circostanze è necessarissima, e molte volte sarà fatto dai suoi Eredi per sicurezza dello stato che ha lasciato; ma accaderà raramente di fare Riassicurazione per gli Assicuratori insolventi, o per li falliti. Gli Assicurati penseranno naturalmente loro stessi col far subito una nuova Sicurtà, e non trascureranno di metter la perdita del capitale fuor di questione, quando possono farlo col pagare solamente un nuovo premio; e sarebbe imprudente molto il contare sopra qualunque Riassicurazione da farsi dal loro mancato Assicuratore, giacchè non è da aspettarsi che si possa fare così presto: E supponendo ancora che si facesse una Riassicurazione per conto del Patrimonio del mancato Assicuratore, siccome il premio di questa Riassicurazione deve escire dal comune Patrimonio, parrebbe che il recupero di tal perdita dovesse essere per il benefizio della massa dei Creditori; e così l' Assicurato creditore non ritirerebbe che un reparto eguale con gli altri: Perciò il senso comune detta all' Assicurato di far per se quel che è meglio, mentre egli può, cioè di far nuova Sicurtà; e con questo resterà creditore del Patrimonio del Fallito, solamente per il premio pagato, o qualunque spesa che l' accompagna (4).

5. Su questo proposito si è esaminato il sistema delle Piazze di Europa, e segnatamente di quella di Livorno per il pagamento dei premj, e spese di Riassicurazione in caso

(3) *Saggio sopra le Sicurtà p.* 1. §. 80.
(4) *Magens Saggio sopra le Sicurtà* §. 70. *e* 80.

di fallimento, parlando dei premj, e loro pagamento nel Titolo Ottavo della Parte Prima di questo Trattato, al quale esame convien rimettersi.

6. In Londra adunque furono coll' accennato atto espressamente proibite le Riassicurazioni, fuori che nei casi mentovati, per impedire una quantità di Riassicurazioni, che a forma di scommessa si erano introdotte in quella Piazza, e che infettavano questo pericoloso ramo di Commercio, senza che fosse fatta in tale atto distinzione alcuna fra le buone, e le cattive cause. Parlando di questa Legge il *Magens*, la trova un poco severa, dicendo che in tal maniera gli Assicuratori di Londra, senza veruna giusta ragione, vengono privati del vantaggio di potersi riassicurare, quando abbiano volontà di cessare dai loro risici; e spessissime volte può accadere, che sia necessario anche ad una Persona in buone circostanze di lasciare i suoi affari delle Sicurtà, e di fare riassicurare tutti i suoi risici che sono in pendenza.

7. E finalmente lo stesso Autore riporta un antico uso di Londra, che ai tempi nostri sarebbe però da per tutto molto pericoloso: „ Ci ricordiamo, dice egli, che una volta = molti in Londra erano soliti di fare un ramo di commer- = cio, di avere Amici fuori, che toccassero per loro, e poi = farsi rias-icurare in Paese ad un premio più basso: Con- = fessiamo di non potere scorgere, che da ciò possa seguir- = ne alcun male maggiore, che dall' effettuarlo per commis- = sione; al contrario se il premio fosse cresciuto, non im- = portava che si ricevesse dall' Assicuratore, o dal Riassicu- = ratore, mentre ambedue risedevano in Inghilterra; ma que- = sta sorte di commercio pare che sia da se stessa mancata. „

8. In oggi al contrario le Riassicurazioni sono difficili ad eseguirsi, ed anche molte di quelle Compagnie che tengono espressamente i loro Commessi in diverse Piazze per toccare la Sicurtà, proibiscono loro di assumere il risico delle Riassicurazioni.

9. Le Ordinazioni di Amburgo al titolo 18, parlando espressamente *delle Riassicurazioni*, prescrivono: „ Se un = Assicuratore vuole che un altro assicuri di nuovo in sua = vece il rischio che egli ha preso sopra di se, ha veramen- = te la libertà di farlo, ma è però obbligato di palesare fe-

= delmente all' Assicuratore che intraprende la Riassicura-
= zione, tutto quello che egli sà toccante la nave, e le mer-
= canzie assicurate, ed esprimer ciò chiaramente nella Poliz-
= za. „ Ma il primo Assicuratore rimane con tutto questo tanto strettamente obbligato quanto per l' avanti alla Parte che ha assicurato, e non può in verun modo pregiudicarle con tale Riassicurazione. Quando un Assicurato viene a mancare, o che sia ridotto a tali circostanze da non potere adempire gl' impegni in cui è entrato, l' Assicurato è allora in libertà di farsi assicurare di nuovo da un altro, e di farsi restituire il premio dall' Assicuratore, che è divenuto insolvente, ed insufficiente, scancellando il suo nome dalla Polizza.

10. Il Regolamento di Svezia all' articolo 10 così dispone: „ Resta permesso ad ogni Assicuratore di prendere una Riassicurazione sopra qualunque Sicurtà che ha toccato,
= secondo la maniera prescritta nel precedente articolo 5,
= *del dovere dell' Assicurato:* Ma egli non solamente farà
= noti con verità al suo Riassicuratore tutti gli avvisi che
= ha ricevuto fino a quel tempo toccanti la nave assicurata,
= ed esprimerà nella Polizza, che questo è in modo di Rias-
= sicurazione, ma sarà ancora obbligato al suo Assicurato
= per tutto quello che ha firmato nella sua Polizza, e che
= si era impegnato di compire. „

11. In caso che gli affari dell' Assicuratore declinino di maniera che sia incapace a corrispondere alla Sicurtà data, l' Assicurato può procurare un altro Assicuratore, informandolo delle ultime nuove che ha ricevuto della nave, e mercanzie. In tal caso però l' Assicurato non può domandare restituzione del premio dal suo primo Assicuratore, quando non sia provato, che nell' attual tempo del suo tocco era incapace di corrisponderci.

12. Secondo le Ordinazioni di Francia del 1681 all' articolo 20 e 21 vien dichiarato: „ Sarà lecito agli Assicura-
= tori di farsi riassicurare sopra gli effetti da essi assicurati,
= ed agli Assicurati di farsi riassicurare sul costo, e premio
= della prima Sicurtà, e della solidità degli Assicuratori;
= Ed i premj della Riassicurazione possono essere più, o
= meno di quelli della Sicurtà. „

13. E la Legge di Venezia pubblicata nel 1771, all' articolo 10 chiaramente prescrive: „ Al caso delle riassicu= razioni si ordina al Mezzano di chiaramente spiegare nella = estesa a tergo della Polizza, e prima di aprirla il nome, = e cognome dell' Assicuratore che cerca riassicurarsi, la = qualità, e condizioni della riassicurazione, con l' espressa = condizione altresì di ciò fare per uscire di risico, affinchè = in tal modo l' Assicuratore s' illumini se vi fosse qualche = nuova in contrario nella Terra, oppure se dependente tale = riassicurazione da pentimento, o timore, dovendo queste = tali estese essere dal Mezzano firmate, e così ancora dal = Riassicuratore. „

14. Ciò premesso in ordine alle disposizioni che parlano di questo Contratto, di due specie sono i casi nei quali ha luogo; altro dependente dall' atto volontario dell' Assicurato, o dell' Assicuratore che voglia meglio cautelare il suo interesse; altro da quasi necessità, o prudente avvedutezza: Nella prima specie è il caso in cui l' Assicurato dopo aver fatto assicurare il valore delle sue mercanzie, amando di viver più tranquillo, e di sacrificare una porzione dei suoi profitti alla sua quiete, procede a fare assicurare i premj, e i premj dei premj dependenti dal primo Contratto, e talvolta la solidità di questi primi Assicuratori: Lo che, come si è detto, è generalmente permesso, ma non molto usitato presso di noi in questa seconda parte, giacchè sarebbe un far torto agli Assicuratori del primo Contratto il proporre la Riassicurazione sul loro tocco. E' però vero, che si fa indirettamente nelle Sicurtà che vengono di fuori commesse, o che si commettono, obbligando spesse volte gli Amici a star garanti mediante una provvisione, della solidità degli Assicuratori da scegliersi, conforme si vede nella Causa Moretti e Tromberta, e Wildman e Commerell decisa dalla *Rota Fiorentina nel* 10 *Luglio* 1762, *a relazione degli Auditori Querci*, *Nardi*, *e Moneta*; e conforme fu specialmente usato nell' ultima Guerra del 1779, durante la quale le grandiose Sicurtà commesse a Livorno avevano perlopiù attaccata questa gravosa condizione.

15. Il Contratto di assicurazione, come altre volte si è detto, costando dal reciproco consenso delle Parti, senza

il concorso delle Parti medesime allorchè è firmata la Polizza non può sciogliersi, competendo a ciascuna l'azione per l'esecuzione di esso. Quindi è, che sebbene nei casi dependenti da puro arbitrio sarebbe più facile lo sciogliere il Contratto, che procedere a un nuovo per sostenere il primo, tuttavolta siccome lo storno pone l'Assicuratore nel dovere di restituire il premio, lochè molto non piace, o l'Assicurato di restare allo scoperto di un risico forse incontrato: Così la Legge ha trovato giusto di permettere all'Assicuratore, che teme l'effetto dei risici, i quali si è addossato di farsi riassicurare da altri, e dall'Assicurato che sospetta della solidità del suo Assicuratore di fare assicurare questo sospetto allorchè le Parti non convengono nello storno del Contratto (5).

16. Il semplice timore di solidità, sia degl'Assicuratori per rispondere della somma assicurata, sia dell'Assicurato per il pagamento del premio, non è bastante a fare annullare il Contratto, o a legalmente ottenere lo storno: ma se questo timore è autorizzato dal fallimento notorio sopravvenuto ad alcuno di essi, l'altro è senza questione in diritto di domandare lo scioglimento della Polizza, se peraltro la cosa è tuttavìa intiera: cioè a dire se il risico è tuttora pendente, e non terminato, a meno che il fallito, o la massa dei Creditori, che lo rappresentano non si dichiarino di star garanti per l'esecuzione del Contratto (6).

17. Parimente all'atto arbitrario può referirsi quello dell'Assicuratore allorchè senz'alcuna ragione che pregiudichi il Contratto medesimo, ma unicamente per abbandonare questo ramo di commercio, o per altre ragioni che la prudenza possa suggerire, independentemente però da quella di un positivo timore sull'aumento del risico, pensa di fare riassicurare tutti, o alcuno dei suoi risici, e così finire quasi per stralcio questa negoziazione. E ciò frequentemente si pratica in tutte le Piazze di commercio, come nella sua specialità si è sopra detto di quella di Londra, allorchè morendo alcun Assicuratore, i di lui eredi o non vogliono pro-

(5) Straccha de assec. in proem. num 49 Valin des assur. artic. 20. pag. 62. Pothier pag. 96. (6) Valin loc. cit.

seguire il commercio, o sono in età, che la Legge non permette, che del loro patrimonio facciano tale uso. In tali casi la riassicurazione è un Contratto puro, e semplice, e nulla ha di più pregiudiciale per gli Assicuratori di quell' azzardo, che è il costitutivo del Contratto di assicurazione; lochè parimente militerebbe nel caso che sussistesse in pratica l'uso indicato dal *Magens*, di far cioè un gioco di doppio azzardo di questo Contratto, assicurando in Patria per farsi altrove riassicurare sull' incertezza o di trovare la riassicurazione, o di trovarla a termini vantaggiosi.

18. Alla specie di quasi necessità si devono referire tanto il caso in cui per il fallimento dell' Assicuratore l' Assicurato non abbia più al coperto il suo capitale, e perciò voglia garantirsi, tanto quello che essendosi aggravati i termini del risico o per la lunghezza della navigazione, o per la variazione dei tempi, delle circostanze, e delle persone l' Assicuratore entra in timore, ed ama meglio di sacrificare anche del proprio una somma per uscire dal cattivo affare: E siccome questi sono i casi più ovvj delle riassicurazioni, così questa seconda parte di Contratto, o sia questa redenzione di risico da un Compratore di pericoli è riguardata con orrore in teorica, e in pratica, perchè di fatto il risico non stà mai in proporzione del premio, e l' Assicuratore che ci s' impegna nel tempo che uno della medesima professione cerca disfarsene, conviene che lo faccia alla disperata, e con quella maggior proporzione che le circostanze possano suggerire.

19. Imperocchè essendo il principale oggetto di questa convenzione di azzardo il pericolo delle cose esposte alla navigazione, che come dall' Assicurato si trasfonde nell' Assicuratore, così quì dall' Assicuratore si trasfonde nel Riassicuratore, mediante il pagamento di un premio, o mercede proporzionata al risico, che è in contrattazione, onde se al risico ordinario vi si aggiunge alcuna cosa che lo renda straordinario, il premio aumentar deve in proporzione della maggioranza del pericolo (7).

(7) *Strace. de assec. in præfat. n.* 45. *Loccen. de iur. marit. libr.* 2. *cap.* 5. *n.* 1. *& seq. Marquar. de iur. mercat lib.* 2 *cap.* 13. *n.* 2.

20. Da questo principio nasce l' indispensabile dovere a cui e per disposizione di ragion comune, e per Legge particolare delle più culte Nazioni è soggetto l' Assicuratore che vuole in altri trasferire l' assunto pericolo di doverlo manifestare nel suo vero prospetto, altrimenti mancando l' unione dei consensi, viene a mancare il Contratto: Lochè con maggior ragione procede allorchè si tratta di riassicurazione, in cui tutto quello che era noto all' Assicuratore in aggravio del risico, e che può averlo mosso a farsi riassicurare, e che reso da esso noto come qualificante il risico medesimo, o avrebbe potuto distogliere il Riassicuratore dal toccare, o lo avrebbe determinato a chiedere un maggior premio taciuto da esso, o dissimulato per malizia, o anche per semplice negligenza, e non curanza rende nullo il Contratto (8).

21. La Legge di questo Contratto fondata sull' eguaglianza prescritta dal Gius di natura, vuole, che relativamente all' incertezza del risico, le Parti sieno di una pari condizione (9), la quale eguale incertezza produce quella perfetta eguaglianza, che è inevitabilmente necessaria fra il prezzo, ed il pericolo, che con il prezzo accollasi l' Assicuratore (10).

22. Allorchè dunque l' Assicuratore vuole sgravarsi del risico assunto per mezzo della riassicurazione per quanto costituisca un nuovo Contratto totalmente independente dal primo, e perciò possa formarlo simile, totale, o parziale, o condizionato, o semplice come meglio a lui pare, è però sempre in dovere di manifestare veramente, e fedelmente tutto ciò che serve ad aggravare il risico, e non può dissimulare alcuna circostanza che importi al Riassicuratore di sapere avanti di firmare la Polizza, secondo quei principj

(8) *Casareg. de commerc. disc.* 1. n. 153. *Kurick de assec. diatrib. num.* 1. *Emerigon ch.* 1. *sect.* 5. §. 2. *sect.* 3. *ch.* 3. §. 3. *sect.* 7. *chap.* 2. *Valin des assur. art* 7. *p.* 47.

(9) *Grot. de iur. bell. & pac. lib.* 2. *cap.* 12. §. 8. *e* 9. *Puffendorf de iur. nat. & gent. lib.* 5. *cap.* 3. *n.* 2. *& seq.*

(10) *De Lugo de iust. & iur. disp.* 32. *sect.* 7. *n.* 9. *Stracc. in præfat. n.* 48. *De Hevia de commerc. lib.* 3. *cap.* 14 *n.* 3. *Rocc. de assec. notab.* 8 *n.* 2. *& seq. Molin. de contract. disput.* 507 *num.* 4.

medesimi, su cui è fondato questo Contratto (11). Quindi ne nasce l'indispensabile necessità d' indicare la Causa, e motivo della riassicurazione nel suo vero aspetto, o almeno in modo che il Riassicuratore non possa dolersi di essere stato ingannato: Molto potendo influire nell'animo di quello, che deve star garante al Fideiussore di un pericolo, la causa per cui egli pensa sgravarsene, perchè essendo questa fondata in un aumento di risico, può valutarla il suo proporzionato prezzo, laddove essendo un motivo semplicemente prudenziale, che non abbia intrinsecamente alcuno aumento di risico sul soggetto che cade in contrattazione, l' Assicuratore più facilmente si persuade a farne l'acquisto.

23. Dal che poi con tutta ragione si conclude, che allorquando l' Assicuratore per qualunque ragione immagina di farsi riassicurare sopra il Contratto da esso già fatto all' oggetto di schiarire al nuovo Assicuratore il pericolo, che vende è tenuto a spiegare con precisione la natura, la qualità, e l'epoca del Contratto di cui si voglia spogliare, perchè tali circostanze sono quelle che unitamente formano il vero aspetto del risico da cedersi, e dalle quali può sinceramente il nuovo Assicuratore entrare in chiaro della natura del risico che assume.

24. Questo dovere cresce ancora di più nel caso che l' Assicuratore abbia più tocchi a diverse date, e a diverse condizioni sopra uno stesso risico, cosa che ben frequentemente succede, e che voglia farsi riassicurare una parte di questo risico, e tenerne altra a proprio pericolo: Poichè allora siccome l' Assicuratore potrebbe essere in risico, e soggetto al sinistro per alcuno di detti tocchi, e nel tempo stesso essere peraltro in caso di storno, così l' equità mercantile non permette che egli deva stare, come dicesi, a cavallo al fosso, talchè se la nave su cui era in risico sinistra, possa egli profittare del Contratto di riassicurazione:

(11) *Pothier des assur. p* 194 *Emerigon ch. 1. sect. 5. § 2 e 3. e ch. 15 sect 3. §. 3. Magens Saggio sulle Sicurtà p. 2. n.* 1239 *Beaves Lex mercatoria p.* 161. *Ordinaz. di Amburgo tit. 14. §. 11. Ordinaz. di Roterdam §. 32. Ordinaz. di Bilboa art. 28. Leggi marittime di Prussia cap. 6. §. 3. Regolamento di Svezia §. 3. Legge Veneta del 1771. art. 10.*

E se giunga a salvamento abbia l' elezione di metter fuori la scritta su cui cade lo storno, e in forza della medesima obblighi il Riassicuratore a stornare. Quindi a tal' effetto allorchè l' Assicuratore ha diversi Contratti sul medesimo risico, deve necessariamente dichiarare qual' è quello su cui domanda la riassicurazione, altrimenti è in facoltà del Riassicuratore di scegliere esso il Contratto che ha inteso di riassicurare (12).

25. E' ciò appoggiato al principio elementare, che in questi contratti di piena buona fede non è permesso all' Assicurato, o all' Assicuratore, che si fà riassicurare, di prevalersi di parole ambigue, di espressioni a doppio senso, o di colorire in qualunque modo la più piccola dissimulazione, ma si deve agire candidamente, e parlar chiaro, e con quel linguaggio mercantile che è dettato dalla verità, e che è comune a tutti i Mercanti (13); talchè il termine dubbio, l' espressione oscura, e la convenzione equivoca per litterale disposizione della Legge deve interpetrarsi a danno di quello che propose la convenzione medesima (14), mentre dando luogo a una diversa interpetrazione si aprirebbe l' adito alla malizia, e alle frodi, e il commercio delle assicurazioni senza di cui è per massima generale ricevuto, il pubblico bene verrebbe a risentire gravissimi danni, parchè mancherebbe il coraggio, e l' assistenza alle più utili speculazioni dei Negq-

(12) Nella materia delle riassicurazioni sono state ampiamente trattate tutte le questioni nella Causa vegliante fra una certa Camera Mercantile di Assicurazioni marittime di Trieste, e gli Assicuratori di Livorno. Atti del Magistrato Consolare di Pisa dell' anno 1784, e 1786. dove si trovano molte pratiche, e pareri su questo soggetto; E specialmente un Voto per la verità del celebre Sig. Avvocato Gio. Maria Lampredi pubblico Professore di Gius Pubblico universale nella Regia Università di Pisa.

(13) *Roce. de assecur. not.* 88. *Marquar. de mercat. tit. de assecur. lib.* 2. *cap.* 13. *n.* 25 *& seq. & n.* 45. *Santern. de assec. par* 3. *n.* 13.

(14) *Leg. veteribus* 40 *ff. de pactis* „ veteribus placet rationem obscuram, vel ambiguam venditori, & ei qui locavit nocere, in quorum fuit potestate legem apertius conscribere „ *Leg. in omnibus* 56. „ In omnibus negotiis contrahendis, sive bonæ fidei sint, sive non sint, si error aliquis intervenerit, ut aliud sentiat puta qui emit aut qui conducit aliud qui cum his contrahit, nihil valet quod actum est. „

zianti, diverrebbe una sorgente feconda d' iniquità, e un vero ladroneccio; e perciò conclude l' *Emerigon* (15) „ Les = Negocians honnetes en agissent bien autrement iis ne abu- = sent jamais de l' ignorance de l' Assuré, & lorsque il s' = agit de se faire assurer aux memes, ils n' omettent aucune = circostance des risques aux quels leurs Assureurs doivent = s' exposer. „

26. Onde io ho sostenuto, e nel mio sentimento anche in senso di verità sono venuti molti dotti uomini cognitori delle Leggi, e degli Usi mercantili, talchè terrò sempre per buona, e vera opinione, che un Assicurarore non possa farsi riassicurare, allegando cause prudenziali, e mascherando il timore, ma che deva precisamente dichiarare lo stato del suo risico, o per lo meno spiegare che vuol disfarsi del risico, senza assegnar cagione alcuna, acciò il Riassicuratore pensi egli a indagare le vere cause, che possono moverlo alla riassicurazione, e facendo diversamente anche a buona fede il contratto sia nullo, e di niun valore, perchè fondato sopra una dissimulazione dell' Assicuratore, che non è capace a mantenere un contratto di cui non si presenta all' Assicuratore il vero, e genuino aspetto.

27. Nelle Riassicurazioni, essendo queste, come si è detto contratti separati, e distinti da quelli di assicurazione, benchè sottoposti alle medesime Leggi, e regolati dagli stessi principj, non è però necessario, che il premio della riassicurazione corrisponda al premio della sicurtà, potendo il secondo, come ho accennato, per la varietà di circostanze esser maggiore, o minore del primo: Se è maggiore è questa una perdita secca per l' Assicurarore, come è per lui un guadagno, se trova da farla a minor mercato. Ciò niente interessando il primo Assicurato, che non interviene nè pun-

(15) *Emerigon ch.* 15. *sect.* 3. §. 3. *e la Rota Fior. nella Liburnen. Assecurationum del* 16. *Maggio* 1753. *av. gli Audd Mormorai, e Soldani p.* 86. *e* 206. „ ivi „ ha luogo l' altra regola generale, che la convenzione ambigua, ed oscura deva nuocere a quello dei contraenti, che era in libertà di più chiaramente, e apertamente spiegarsi, per la ragione, che chi lascia di farlo, e si serve di sensi, o espressioni misteriose, ed astruse, non si presume veridico, e sincero. „

to, nè poco a questa rivendita (16).

28. Un' altra regola è altresì fissata nella materia di assicurazione, qual' è quella che il primo Assicurato non avendo alcuna parte in questo secondo contratto a forma del principio superiormente fissato, non ha diritto alcuno, nè può esercitare azione alcuna nè diretta, nè indiretta sulla riassicurazione: E qualunque accordo, o convenzione particolare che il primo Assicurato faccia al suo Assicuratore, non porta alcun vantaggio al Riassicuratore medesimo.

29. L' *Emerigon* riporta due esempi, per spiegare più chiaramente le conseguenze di questa regola, che il primo Assicurato non ha niente che fare con il Riassicuratore in questi precisi termini „ Raimondo Aubert, e Comp. si fecero assicurare da Giuseppe D. sopra un risico di sortita da Bordeaux fino all' Isole Francesi al premio di 35. per cento, da compensarsi in caso di perdita, con dichiarazione che i premj, e i premj dei premj erano compresi in questa riassicurazione. La nave fu presa dagl' Inglesi, e l' Assicuratore D. mancò di credito. I Sigg. Aubert, e Comp. fecero istanza contro D. per il pagamento della sicurtà, e domandarono la prelazione sopra la riassicurazione da esso fatta di tal risico: Questa prelazione fu disputata dalla massa dei creditori sul fondamento che la riassicurazione è estranea dal contratto della prima assicurazione, e l' Ammiraglità di Marsilia con sentenza del 7. Settembre 1763. dichiarò non esser luogo alla domandata prelazione.

30. Fallito un Assicuratore, per mezzo della sua concordia saldò il suo debito con l' Assicurato a ragione di 60. per cento sull' ammontare della perdita. Il Riassicuratore voleva profittare del medesimo benefizio nel pagare l' Assicurato. E l' Ammiraglità di Marsilia con sentenza del 17. Dicembre 1748. condannò il Riassicuratore a pagare al Fallito l' intiera somma riassicurata.

31. I Sigg. Audibert, e Rostan di Marsilia fecero fare alcune sicurtà per loro conto sopra una nave, e carico di sortita dall' Isole Francesi. D. vi prese un tocco di lire

(16) *Pothier des assur. n. 56. Valin des assur. tit. 28. pag. 42. Emerigon chap. 8. sect. 14.*

3200. -- Il dì 23. Gennaio 1777. la nave partì dal Capo Francese: Il dì 16. Aprile successivo D. si fece riassicurare lire 4200. sul risico da esso preso; e su i premj, e premj dei premj. Non si seppe in appresso più alcuna nuova della nave, che aveva incontrata la disgrazia di restar preda dell' onde. D. Assicuratore mancò di credito. I Deputati del di lui patrimonio domandarono il pagamento delle 4200. lire assicurate. I Sigg. Audibert, e Rostan reclamarono la stessa somma per pagarsi in preferenza della sicurtà ad essi dovuta. E l' Ammiraglità di Marsilia ordinò doversi pagare l' ammontare della riassicurazione ai Deputati del Fallito, rigettando la preferenza di prelazione promossa dal primo Assicurato.

32. Da questa regola, ne viene altresì l' uso della convenzione, che in tutte le riassicurazinni si pone nel contratto, che in caso cioè di sinistro, il Riassicurato non sia tenuto che a mostrare al suo Riassicuratore la ricevuta del pagamento fatto della perdita. Questa convenzione parlando in astratto è valida, non solo per quella religiosità, per cui ogni uomo è tenuto al patto che stipula (16), e perchè tal patto è validamente ammesso anche nelle semplici assicurazioni (17), quanto ancora perchè seco lo porta la natura stessa della riassicurezione, rettamente considerata, mentre in questa non altro essendo il soggetto del contratto, che propone il Riassicuratore quello, che si fa riassicurare, se non che l' obbligazione da lui già contratta per qualche tocco di sicurtà di pagare all' Assicurato prima una data somma in caso di sinistro; il risico del Riassicurato consiste unicamente nella obbligazione da lui prestata in favor del primo, la quale è il soggetto della riassicurazione, e per conseguenza del pagamento a cui si obbligò della somma stipulata in caso di sinistro; onde questo, e non altro essendo il suo risico, non si può dare una prova certa più diretta di

(16) *L. Iegem C. de pact. L. in convention. ff. de verb signif L. contra Ius ff de reg iur. Mans. cons. 55. n. 1. Rot. Rom. dec. 420. n. 4. part. 16. rec. ed av. Molines dec. 477. n. 7.*

(17) *Targa ponder. marit cap. 52. not. 12. e 13 Thesaur. qu for. lib. 4. qu 77. num. 15 Casareg. de commerc. disc. 10. n. 81. Balduec. tit. de assec. dec. 14. num. 25. e 56. Villegas decis. 30. n. 30.*

quella che induce la quietanza del primo Assicurato, la quale dimostri il pagamento ad esso fatto della somma promessa da chi sopra questa stessa si fece riassicurare (18).

33. Concorre in tal caso la parità del contratto di riassicurazione, e quello di assicurazione di un cambio marittimo fatta da un Terzo a favore del Cambista, la quale altro non è in sostanza, che una vera riassicurazione (19), e nella quale suole apporre il patto, che in caso di sinistro il Cambista non sia tenuto di mostrare altro risico, che la sola scritta di cambio marittimo che si fa assicurare: Onde siccome la prova del risico, che in virtù di questo patto apposta nelle riassicurazioni del cambio marittimo viene costituito nella sola produzione della scritta, e ciò si considera come una prova vera, e reale, e perfetta, da fare stato, e valere in ogni Giudizio, perchè essendo la scritta di cambio marittimo quella che forma il soggetto della riassicurazione, non può per conseguenza darsi migliore giustificazione che esibire la medesima, così nel caso della semplice riassicurazione il pagamento del sinistro fatto al primo Assicurato è la migliore, e più autentica prova, che si possa dare del risico riassicurato (20).

34. Imperocchè il primo Assicuratore trovando giusta la domanda del primo Assicurato, gli paga la perdita sulla semplice produzione della ricevuta di tal pagamento; il Riassicuratore deve pagare la somma riassicurata, senza che sia ammesso a opporre alcuna eccezione, attesa la libera facoltà accordata al Riassicurato, purchè però questo agisca a buona fede. Questo pagamento fatto di buona fede forma il dirit-

(18) *Casareg. disc.* 1. *n.* 12. e 48. *Emerigon des assur. ch.* 8. *sect.* 14. §. 5. » comme le rassurer n' a rien a demeler avec l' Assuré primiti on est assez en usage dans les reassurances de stipuler qu'en cas de sinistre, le Reassuré ne sera soumis qu'a montrer a son Reassureur la quittance du payement de la perte » *Pothier des assur num.* 153 *la Rota di Genova in una Ianuen. Assecurationis del* 4. *Giugno* 1783. §. 4. *av. l' Aud. Ondedei, e in una Ianuen. Reassecurationis del* 22 *Giugno* 1785. *av. l' Aud Pompeo Ballasseroni* §. 8

(19) *Casareg. de commerc. disc.* 15. *n.* 1. *& disc.* 127. *n.* 1.

(20) *La Rota Fior. nella Liburnen. Cambii maritimi, & assecurationis del dì* 6. *Settembre* 1720 *av. Urbani* §. *nec relevat al* §. *premissa.*

to, ed il titolo del Riassicurato, e dà luogo all' esecuzione del patto convenuto nella riassicurazione: Questa medesima buona fede, e questo patto fanno presumere, che gli effetti riassicurati sieno stati realmente caricati: Nei Tribunali la verità presunta ha la stessa forza, che la verità dimostrata. Se vi è dolo per la parte degli Assicurati originarj, spetta al Riassicuratore ad attaccarli; ma il Riassicurato che ha pagato di buona fede, deve ricevere il suo rimborso dalla parte dei Riassicuratori. Tale è la Giurisprudenza stabilita a favore del Commercio (21).

35. Tutta questa Giurisprudenza è però appoggiata alla buona fede: Se la collusione, ed il dolo hanno luogo fra il primo Assicurato, e il suo Assicuratore, cade il fondamento della medesima; e non vi è ragione, per cui il Riassicuratore, nonostante qualunque patto, non possa dare le sue eccezioni al Contratto, quando specialmente sono di una natura che lo distruggono, e lo annullano. E' vero che il Commercio delle riassicurazioni, secondo l' opinione dello stesso *Emerigon* (22), è molto pericoloso, perchè si rischia di divenire la vittima della mala fede, o della correntezza dell' Assicurato, che sapendo di avere un libero rilevatore, trascurando spesse volte qualunque esame, e qualunque discussione, paga delle perdite, che o non sono legittime, o per tali non sono provate, nella certezza che non paga del proprio: Ma questo però non deve, nè può distruggere quei principj elementari su i quali è fondato questo Contratto, e se vacilla la buona fede, se vi è ombra di sospetto, di collusione, e molto più di frode, il Riassicuratore può agire in quella forma, che è dalla Legge accordata a quelli, il consenso dei quali è stato estorto con mala fede, e con supposti non veri, all' oggetto di evitare il danno cagionato dall' altrui malizia (23).

34. L' *Emerigon* per avvalorare con gli esempj di pra-

(21) *Emerigon ch.* 11. *sect.* 9.

(22) *loc. cit. in fin.*

(23) *Amat. resol.* 56. *n.* 12. *Cancer. var. resol. par.* 2. *cap.* 15. *Pothier des assur. num.* 107. *e* 199. *Emerigon des assur. ch* 1. *sect* 5 §. 2. *ch.* 15. *sect.* 3 §. 3 *Rot. Rom cor. Lutovis. decis.* 26 *n.* 5. *e* 6 *e dopo l' Urceol. de transact. dec.* 53. *n.* 33.

tica questa sua proposizione (24), riporta più casi decisi dall' Ammiraglità di Marsilia su questo soggetto. Il Sig. Claudio Bremond avendo preso un rocco di tremila lire sopra mercanzie caricate per conto di Carlo Curajard nello Sciabecco la Vergine della Concezione, e S. Francesco di Paola, si fece riassicurare lire duemila dal Sig. Deyder; e questo si fece poi riassicurare 1600. lire dai Sigg. Meynard Aubergy, e Giraud, con la clausula, o il patto „ Senza che il detto Assicurato = sia tenuto a dare altra prova in caso di sinistro, o perdita = che la ricevuta del pagamento di detto rischio; così per = patto espresso „. Lo Sciabecco fu preso dai Francesi. Bremond pagò a Cutajard le lire 3000. assicurate, e Deyder pagò a Bremond le lire 2000. della prima riassicurazione. Dopo questi primi pagamenti, dai recapiti venuti di Gibilterra restò verificato, che nella presa non vi era alcuna mercanzia, nè per conto, nè sotto il nome di Curajard originario Assicurato. I Sigg. Meynard, e Aubergy, e Giraud recusarono di pagare a Deyder le lire 1600. da essi riassicurate, sul fondamento che la prima Sicurtà era nulla, onde dovevano esserlo anche le riassicurazioni fatte in conseguenza della medesima; ma con Sentenza dell' Ammiraglità di Marsilia del 9. Dicembre 1749. furono condannati a pagare la somma di cui si trattava salvo il loro regresso contro chi fosse di ragione.

37. E lo stesso fu deciso dal Tribunale medesimo con Sentenza del 9. Agosto 1754. a favore dei Sigg. Gilly fratelli, che si erano fatti riassicurare con la convenzione suddetta, e il Sig. Giraud loro Riassicuratore impugnava il pagamento, perchè mancava la prova del risico nel primo Assicurato.

38. La nave la SS. Trinità fu armata in Livorno sotto il comando del Capitano Giuseppe Santoni con bandiera Toscana per andare a Bona, e tornare a Livorno. I Sigg. Rugueneau Marchà, e Comp. avevano un interesse in detta nave, per il quale, e per la somma di pezze 1500. toccò Sicurtà a loro favore il Sig. Vincenzio Sebastiano Salucci, soggetto ben cognito per i suoi rari talenti, e per le sue vaste cognizioni nel Commercio, e che fino dalla sua prima gio-

(24) *Emerigon des assur. chap.* 11. *sect.* 9.

ventù, com'era nel tempo di detta Sicurtà, faceva onore alla Piazza di Livorno, dove risiede la di lui rispettebile Casa. I Sigg. Flechon fratelli di Marsilia d' ordine, e per conto dello stesso Sig. Vincenzio Sebastiano Salucci „ si fanno rias- = sicurare 12000. lire di sortita da Livorno fino a Bona, e = di ritorno a Livorno sul rocco di Sicurtà, dal detto Sig. = Vincenzio Sebastiano Salucci preso a favore dei Sigg. Ra- = gueneau Marchà, e Comp. „ Senza che il detto Sig. Assicurato sia obbligato a produrre in caso di sinistro, o perdita che la semplice ricevuta fatta ai detti Ragueneau Marchà, e Comp., e senza che vi sia bisogno di altra giustificazione, così per patto espresso; la nave fu presa dai Barbereschi, ed in seguito ripresa da un vascello da guerra Russo, che la ricondusse a Livorno, offerendola in dono a S. A. R. il nostro Serenissimo Gran-Duca. Gl' Assicurati domandarono il pagamento delle assicurazioni, e con Sentenza del Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa del 13. Settembre 1773 furono condannati gli Assicuratori al pagamento del sinistro, che aveva avuto luogo per la depredazione. Gli Assicuratori, fra i quali vi era il Sig. Salucci credendosi aggravati erano ricorsi alla Real Consulta per ottenere la revisione da detta Sentenza; ma quindi devennero a un accomodamento per il quale avendo ottenuto un ribasso a ragione di 21. per cento sopra le somme assicurate si acquietarono a detta Sentenza.

39. I Riassicuratori stati in Marsilia a favore del Sig. Salucci, ai quali fu presentata la ricevuta da esso fatta all' Assicurato, recusando di pagare, sostenevano primieramente che non vi era stato caso di sinistro. In secondo luogo, che avendo il Sig. Salucci transatto senza il loro consenso sopra la Sentenza di Pisa, aveva agito come in cosa propria, onde era decaduto da qualunque diritto di rilevazione contro i suoi Assicuratori, dei quali aveva pregiudicato le ragioni. Al che i Sigg. Flechon in nome dei Sigg. Salucci rispondevano: Primieramente che dopo il patto stipulato nella Polizza, la sola ricevuta del pagamento fatto a Ragueneau Marchà, e Comp. era per esso bastante per esigere la riassicurazione; che se egli aveva litigato, e transatto, non era stato, che in virtù del patto medesimo, dal quale aveva tal facoltà. E finalmente, che con questa operazione aveva egli ottenuto uno sbasso di

21 per cento, di cui i Riassicuratori profittavano, e che si vedeva chiaro avere egli agito con la massima buona fede: Ed infatti con Sentenza del 14 Agosto 1775 proferita dall' Ammiraglità di Marsilia furono condannati i Riassicuratori al pagamento delle somme da loro respettivamente assicurate, dedotto a rata il benefizio ricevuto dalla transazione, meno le spese occorse a tale oggetto, e furono condannati in tutte le spese, e interessi nella forma più rigorosa; qual Sentenza fu pienamente confermata dal Parlamento di Aix, con Decreto dei 10. Luglio 1776.

40. Egli è però vero, che ciò procede allorquando vi è la convenzione della renunzia alla prova del risico, perchè in caso che non vi sia, la regola è, che allorchè un Assicuratore che ha fatto riassicurare, o allorchè un Cambista marittimo ha fatto assicurare le mercanzie sulle quali ha dato il denaro, e che perciò sono a suo risico, l' uno, e l' altro sono obbligati di giustificare la caricazione, e il valore delle mercanzie, nel modo stesso che sarebbe stato obbligato di fare il proprietario che essi rappresentano, se le mercanzie fossero state a suo rischio, e che egli stesso l' avesse fatte assicurare (25).

41. Oltredichè il principio dedotto dalla presunzione, che quando il primo Assicuratore ha pagato, resti provato il risico, ed il sinistro, non è sempre vero, giacchè bisogna stabilire, che il Contratto di riassicurazione sia nei medesimi identici termini, che quello della prima assicurazione, all' oggetto che possa aver luogo una tale proposizione; mentre se la riassicurazione non è nei precisi termini dell' obbligazione, a cui è tenuto il Cedente, o espressamente dichiarata, e convenuta l' alterazione, il Cessionario non può essere afflitto da quelle conseguenze, che provenissero da una causa diversa da quella convenuta nel suo Contratto, e perciò non contemplata nella cessione (26).

42. Non può impugnarsi la verità, che l' Assicuratore il quale ha un Contratto a mesi, e per una data somma,

(25) *Pothier des assur. n. 153. Emerigon des assur. ch 11. sect. 9 in pr.*

(26) *Rota Fior. nel Tesoro Ombros. tom. 9. dec. 11 n. 2. Rot Roman. av. Molines dec. 1080. tom. 3. n. 35.*

non possa farsi riassicurare a viaggio, o non possa variare a suo capriccio i termini del suo Contratto, sia nel risico, sia nella somma, che è quanto dire un Assicuratore, per esempio, a tutto risico per diecimila lire per un anno, o per un viaggio di andata, e ritorno, può benissimo farsi riassicurare sole lire cinquemila, o per sei mesi di tempo, o per il solo viaggio di andata, o per quello di ritorno, e ritenere così per suo conto una porzione, o del risico, o del pericolo, ma è necessario che questa variazione di termini sia nota al Riassicuratore, all'oggetto che, per la reticenza di cose importanti a sapersi, e a manifestarsi per natura del Contratto medesimo, non resti viziato quello di cessione. Ed allora la sola prova del pagamento fatto dal primo Assicuratore non è bastante a giustificare il sinistro, perchè il primo Assicuratore può benissimo aver pagato per uno di quei casi, che non sono stati compresi nella cessione, e che perciò non sono a carico del Riassicuratore.

43. Posta la variazione del Contratto della Sicurtà fatta a mesi, e della riassicurazione fatta a viaggio, è indubitato che l'Assicuratore a viaggio non è tenuto per qualunque dirottamento che faccia la nave, in conseguenza del quale succeda il sinistro, o la perdita (27). Ed all'incontro gl'Assicuratori a mesi, o a tempo sono assolutamente tenuti anche per qualunque dirottamento. E siccome gli Assicuratori non corrispondono che dei pericoli a se noti, e per quei casi che sono stati o espressamente, o implicitamente convenuti, secondo la natura del Contratto; così ne segue, che quando vi è una variazione di termini nel Contratto, affinchè possa dirsi essersi fatto luogo alla obbligazione del Riassicuratore, convien provare legalmente il concorso degl'estremi necessarj, con tutti quei mezzi legali che la Legge prescrive, e non con la semplice presunzione dedotta dal pagamento fatto, che può aver per causale un risico non compreso nel secondo Contratto. Dovendosi sempre in tali materie procedere con la regola che la più stretta rigorosa interpetrazione deve esser presa a prò degli Assicuratori per diminuire la loro ob-

(27) *Heric de commerc nav: cap:* 12. *n.* 8. *Kurick distrib. de assec. n.* 9. *e* 10. *Roce. de assec. not.* 52. *n.* 18.

bligazione, piuttosto che estenderla a casi espressamente in essa non compresi (28). E ciò tanto più allorchè si tratta di obbligare i Riassicuratori, per i quali siccome maggiore è il pericolo che loro sovrasta, così maggiore deve essere, ed è l'ajuto, e il soccorso che loro presta la Legge (29).

44. Il *Weskett. pag.* 456 parlando delle riassicurazioni riporta anch' esso quanto si è accennato al §. 4, e allega un Decreto dell' anno 19 di Giorgio II. per cui sono invalidate tutte quelle riassicurazioni, che si commettessero, e permesse nel solo caso di fallimento, o di morte del primo Assicuratore, alli Deputati o Esecutori del quale si dà facoltà di eseguirle per quella somma, che sono in risico, purchè esprimano nella polizza esser quella una riassicurazione.

45. La riassicurazione, dice egli, può essere legale, e può farsi senza il più piccolo scrupolo come le sicurtà, purchè i veri motivi per eseguirla non sieno maliziosi.

46. L' autorità data dall' enunciato Decreto agli Esecutori di un Assicuratore, sebbene sia solvente, ed in buone circostanze, di farsi riassicurare, è molto necessaria, ed è spesso abbracciata dagli Eredi per mettere al coperto il proprio stato da ogni risico. Ma per le riassicurazioni dependenti dall' insolvenza, o fallimento del primo Assicuratore, che talvolta accadono, gli Assicuratori ordinariamente vogliono prendersi cura da loro stessi di fare eseguire delle nuove assicurazioni, e non negligenteranno di mettersi al coperto della perdita del capitale, quando possono farlo col solito pagamento di un nuovo premio: E sarebbe veramente imprudente di esporre la propria fortuna all' arbitrio degli Amministratori di un morto, e di un fallito.

47. Avverte il detto Autore, che lo Statuto d' Inghilterra, il quale non ammette le riassicurazioni, che nel caso della morte, o del fallimento del primo Assicuratore, e intende di parlare delle assicurazioni per modo di scommessa,

(28) *Merend. contr. iur. lib.* 24. *cap.* 50. *n.* 14. *Rota dopo il Ramon. tom.* 4 *dec.* 21. *n.* 6. *Sanfe c. lec.* 162. *n.* 4 *Conti dec. Fior.* 6 *n.* 6.

(29) *Boss. tract. var. tit. quam proced. per except n.* 12 *e nella Liburnen. seu Tergestina Nullitatis Contractus Assecurationis del* 26. *Agosto* 1784. *av. il Sig Console della Pura §. se tali, e tante cautele.*

che era molto in uso in quel tempo: Ma non proibisce all' Assicurato di farsi riassicurare ciò che creda di avere in risico, come sarebbe il premio, o la spesa della sicurtà, la solvibilità degli Assicuratori, o qualche altra circostanza, che non possa essere rimasta ben coperta dalla prima sicurtà. Così l' Assicuratore, che corre effettivamente un risico, può farlo riassicurare in tutto, o in parte, come più le piaccia: Giacchè fino a tanto che vi è materia al Contratto, questo si può moltiplicare all' infinito; ma ogni Contratto è staccato, e indipendente dall' altro, e legato solo dai proprj patti. E in ciò concordano, come ho rilevato tutte le Ordinanze marittime, e specialmente quelle di Conisberga, di Amburgo, di Bilboa, di Francia, e concordano il *Valin*, ed il *Magens*, che illustrarono quelle Ordinanze.

48. Il *Park pag.* 276 definisce la riassicurazione per un Contratto, che si fà dal primo Assicuratore per l' oggetto di esser rilevato da tutti o parte di quei risici, che egli aveva in avanti assicurato, scaricandosene sopra altri compratori di risici, che in questo caso si chiamano riassicuratori. Questa specie di Contratto è molto favorito presso la maggior parte delle nazioni commercianti di Europa: Ed è ammesso, ed approvato da tutti gli Scrittori marittimi (30).

49. Osserva però il detto Autore, che sebbene questo Contratto sembri perfettamente onesto, e ragionevole in se medesimo, e possa produrre delle vantaggiosissime conseguenze a questo ramo di Commercio; pure, egualmente che molte altre istituzioni, che sono in uso, può abusarsi anche di questa, e voltarsi ad oggetti così perniciosi al Commercio delle Nazioni, e così tendenti alla distruzione di que' reali vantaggi, che si è avuto in animo di promuovere, e d' incoraggire, che la Legge è stata obbligata di provvedervi, per troncare l' adito a tutti quei progetti, che dassero l' opportunità di praticare quelle frodi, le quali pur troppo si sono introdotte in questo stesso ramo di Commercio ad un grado eccessivo. E perciò in Inghilterra fu pubblicato il Decreto, di cui si è sopra parlato, e che non proibisce, come si è

(30) *Recc. de assec. not.* 12 *Guidon de la mer ch.* 2. *art.* 29. *Valin tit.* 6. *art.* 20. *Pothier des assur. n.* 96 *Emerigon tom.* 1. *pag.* 247.

detto, ogni genere di riassicurazione, ma quelle soltanto che realmente non tendono al vero, e positivo vantaggio di questa istituzione. Così in caso d' insolvenza, o di fallimento è vantaggioso tanto ai Creditori in generale, quanto individualmente, che sia fatta la riassicurazione: Perchè in caso di sinistro il Patrimonio del fallito non resta diminuito, e l' Assicurato ha una maggior sicurezza del pagamento dell' importare del suo danno, che non conseguirebbe, che in contributo colla massa dei Creditori del primo Assicuratore. Così se l' Assicuratore è morto, non è niente meno necessario, e vantaggioso ai suoi Successori di farsi riassicurare i risici pendenti.

50. Conclude finalmente, che in Inghilterra non è in uso la riassicurazione per l' insolvenza temibile del primo Assicuratore. E fa la questione se possano farsi in detto Regno delle riassicurazioni *sopra navi forestiere*; concludendo che in questo caso, non avendo la Legge fatta distinzione, come fa nell' altro delle assicurazioni col patto *interesse*, o non *interesse*, si deva intendere generalmente, e senza limitazione: Riportando così essere stato deciso nell' anno 1787 per la riassicurazione sopra una nave Francese, di cui la prima sicurtà era stata eseguita in Marsilia.

51. L' *Azuni tom. IV. pag.* 14 definisce nei termini del *Park* la riassicurazione, concludendo, che per quanto il Riassicuratore subentri nel luogo e vece del primo Assicuratore, tutta volta questo continua ad essere direttamente tenuto verso il suo Assicurato, il quale non ha niente di comune con il Riassicuratore, che si riduce ad un semplice fideiussore al fideiussore (31). Quindi è che il primo Contratto tra l' Assicurato, e l' Assicuratore, sussiste nella stessa guisa, che fu convenuto, senza novazione, o alterazione; e la riassicurazione rispetto al primo Assicurato è totalmente estranea, giacchè il Riassicuratore non contrae con questo alcuna obbligazione, e il solo rischio, o quella parte di esso, che l' As-

(31) *L. 4. ff. de fideiussor. Straccа de assec. in prefat not. 79 De Hevia de commerc. nav cap. 14. n. 5. Roce. de assecur. not. 12 n. 30. Ansalt de commerc. disc. 70. num 5 Casareg. de commerc. disc. 1. num. 67. decis. 15. n. 1. Pothier des assur. n. 96.*

sicuratore si era assunta dal primo Assicurato, forma la materia del secondo Contratto di riassicuranza del tutto nuovo, e distinto dal primo, come ho detto, ma non meno valido, e legittimo (32)

52. Essendo, ripete il detto Autore, la natura di questo Contratto fondata nell' eguaglianza relativamente all' incertezza dei rischi, che si assume l' Assicuratore, ed al premio stipulato dall' Assicurato, ragion vuole, che se al rischio ordinario vi si aggiunga qualche circostanza che lo renda straordinario, deva aumentarsi il premio in proporzione dell' accrescimento del pericolo (33)

53. Con questi principj fu con Lodo del 20 Maggio dell' anno 1790 dichiarata nulla la riassicurazione commessa dai Sigg. Luigi Formigli e Comp. sul tocco della nave Zeerowth Cap. Posr, della quale si era potuto sapere nella Piazza di Livorno di avere incontrato un disastro per cui si era ritirata nei Porti di Olanda.

54. Passa lo stesso Autore a stabilire la proposizione superiormente riportata della necessità in cui è l' Assicuratore, che vuol farsi riassicurare, di manifestare fedelmente tutto ciò che può servire a dare la vera, chiara, e precisa idea del risico di cui si vuole spogliare, e le naturali, sincere, e rette ragioni, che lo muovono ad incontrare questo sollievo; allontanando qualunque dissimulazione, equivoco, malizia, o ambiguità nella più piccola circostanza, anche di semplice materialità di Contratto: allegando le diverse ordinazioni da me riportate, e le precise autorità, che furono tanto esaminate nella celebre Causa di riassicurazione sulla nave Kaunitz tra gli Assicuratori di Trieste, e quelli di Livorno, che aderirono alla riassicurazione in vista di una lettera artificiosa, che colla massima buona fede non compresero mai in quel senso per cui si sostenne diretta.

(32) *Pothier des assur num. 96. Emerigon des assur chap 8 sect 14. §. 1. Targa pondera. mar ttime cap. 52. n. 13.*

(33) *Grot. de iur. bell & pac. libr. 2. cap. 12. §. 8. Puffendorf de iur. nat. gent. & civ. lib. 5. cap. 3. §. 2. Stracc. de assecur. in præfat. n. 45. e 48. De Havia de commerc. nav. cap. 14. n. 3 Rocc. de assecur. n. 8. Loccen. de iur. marit. lib. 2. cap. 3. n. 1. Marquard. de iur. mercat. lib. 2. cap. 13. n. 1.*

55. E dopo aver parlato del *Magens*, e del *Valin* in rapporto agli usi d' Inghilterra, e di Francia sulle riassicurazioni sopra indicate, deduce per regola, che non avendo il primo Assicurato alcuna parola nel secondo Contratto, non ha perciò alcun diritto ad esercitare azioni dirette o indirette sulla riassicurazione: Talchè qualunque accordo particolare, o convenzione, che il primo Assicurato faccia al suo Assicuratore, non può far stato, nè portare, nè danno, nè vantaggio al Riassicuratore. Così, se per ragion di esempio, si voglia supporre un' Assicuratore fallito, che per mezzo dell' accordo abbia saldato il suo debito coll' Assicurato col 60 per cento, o meno, sull' ammontare della perdita, il Riassicuratore non può pretendere di profittare di questo benefizio col suo Assicurato, ma è tenuto al pagamento dell' intiera somma assicurata allegando l' *Emerigon des assuranc. cap.* 8 *sect.* 14 § 2 *e* 3, e le Sentenze dell' Ammiraglità di Marsilia del 17 Settembre 1763.

56. Da questo principio ne nasce anche l' altra conseguenza, che il primo Assicurato non ha alcun diritto contro il Riassicuratore, sebbene, come si è detto, non consegnisca l' intiero importare della sua sicurtà; talchè la massa dei Creditori dell' Assicuratore fallito fanno un profitto a danno del primo Assicurato: Lo che però è ovvio, perchè essendo i Contratti distinti, e indipendenti, le azioni restano egualmente distinte, e indipendenti. E succede lo stesso allorquando un Negoziante ha fidato una merce ad uno, che poi fallisce, che non ne ripete il prezzo, che in contributo a tenor di concordia, e la massa riscote il benefizio dell' intiero prezzo della merce fidata.

57. Ho detto, e lo ripeto, che la riassicurazione può farsi per l' intiero risico pendente, o per una parte di esso: Così può riassicurarsi l' avaria generale, o particolare nella sua specialità, e la baratteria, come tutto, o una parte del viaggio: e finalmente ridursi ad assicurazione a mesi, quella che è a viaggio, e viceversa a una rata di viaggio, quella che fosse a mesi: purchè vi concorra sempre la buona fede, e sia escluso il dolo, la frode, e la malizia. E questo articolo fu fissato nelle più volte allegate Decisioni della Ruota Fiorentina sulla riassicurazione in nave Kaunitz del 5 Aprile

1786, e 11 Agosto 1787, e dal Consolato di Mare nella Causa di Cambio marittimo del Cap. Panagi Conduri tra i Sigg. Petrococchino, e Rodocanacchi, ed i Sigg. Assicuratori di Livorno con Sentenza del 30 Novembre 1791

58. Quando la riassicurazione è negli stessi termini della prima sicurtà, ordinariamente si conviene, che per ottenere il pagamento del sinistro non occorra farsi altra prova, che di avere eseguito il primo pagamento: Ma quando i Contratti non corrispondono, quello che ha riportato la riassicurazione deve fare quelle prove, che convengono alla natura del Contratto, e giustificare in specie il risico, ed il sinistro a carico del Riassicuratore: Giacchè quello che poteva essere bastante al primo Assicurato per conseguire il pagamento, può essere che per la diversità delle circostanze, e dei risici non lo sia al secondo Assicurato contro il suo Riassicuratore.

59 Nella prima Edizione di questa Opera avevo omesso di parlare con specialità del caso della *doppia sicurtà*, onde ho creduto bene di supplire a questa mancanza compatibilmente alla sterilità della materia; giacchè la massima generale stabilisce, che la doppia sicurtà non si sostiene, e il caso di sostenerla è così raro, che è ben facile a stabilirle il sistema.

60. E' teoria indubitata nella soggetta materia, che non si può fare assicurare due volte la stessa merce per il medesimo risico, e per conseguenza obbligare un secondo Assicuratore a ciò che era assicurato da un primo, la di cui assicurazione solamente deve avere il suo effetto. Questa massima non ha eccezione, ed è indubitata presso tutte le Nazioni commercianti (34).

61. Il solo caso in cui possa soffrire qualche alterazione è nei paesi in cui sono praticate le sicurtà *per assoluta scommessa*, talchè sia esclusa la prova dell' interesse, e del risico: Ma se questa deve concorrere, l'equità non permette, e la Legge proibisce, che possa conseguire due volte, il pagamento della cosa perduta (35)

(34) *Stipman. de iur. mariti. par.* 4. *cap.* 7. *n.* 506. *Casareg de commerc. disc.* 1. *num.* 89. *Azuni tom.* 1. *pag.* 82. § 11.

(35) *Casareg. de commerc. disc.* 1. *num.* 98.

62. Questa proibizione non riguarda la pluralità delle polizze, e dei contratti in diversi luoghi; purchè tutti riuniti insieme non eccedano il valore della cosa assicurata: dicendosi in tal caso sempre una sola sicurtà, sebbene contenuta in più Contratti, quando non è duplicato, o ecceduto il valore, ed il pericolo. (36) Di tutto ciò si è parlato latamente nei titoli della valutazione, e delle prove del risico.

63. Il *Weskett pag.* 183 parlando della doppia sicurtà, sull' autorità dello *Stipman loc. cit. Kurich Diatr. de assecurat. pag.* 834 *num.* 5, *Loccen. de iur. marittim. lib.* 2 *cap.* 5 *num.* 8, *Stracc. de assecurat. Gloss.* 3 *num.* 3 *e seqq. e Gloss.* 6 *num.* 9, promuove il caso stato fortemente discusso avanti Lord Mansfield, se un Assicurato, che ha due sicurtà sopra uno stesso oggetto, possa repetere l' intiero pagamento, o per metà da ciascun contratto: E conclude, che la data è quella che decide; ma che se non si potesse identificare il tempo, potrebbe in tal caso farsi luogo al pagamento per concorso a rata dei tocchi. Il caso è molto remoto, ma dandosi, convengo anch' io di questo sentimento, che più volte sono stato in grado di proferire nel concorso di sicurtà estere, nelle quali a buona fede sia concorsa la duplicità delle polizze per essere stati eseguiti gli ordini dati in più luoghi sullo stesso oggetto per assicurarsi un più sollecito Contratto. Riporta questo Autore diffusamente un caso deciso nel 9 Febbraio 1758 da cui apparisce, che se per titoli diversi da diverse persone in buona fede si raddoppiano le sicurtà sopra il medesimo oggetto, tali sicurtà si sostengono, e gli Assicuratori sono obbligati a pagare a ciascheduno l' intiero ammontare del risico.

64. Riporta in seguito le ordinanze di Middelburgo, di Svezia, di Francia, e di Bilboa, le quali stabiliscono il diverso sistema, che si tiene, allorchè la doppia sicurtà è fatta a buona fede, e per ignoranza, dal caso in cui concorra la mala fede, e il preordinato consiglio di esigere più di una volta il pagamento del sinistro.

65. Ho rilevato altrove, e quì mi giova ripeterlo, che

(36) De *Luca de credit. disc.* 106. *reg. de commerc. disc.* 1. *n.* 91. *Azuni tom.* 1. *p.* 82. §. 12. *num.* 22. *e* 118. *disc.* 106. *n.* 5. *Casa-*

è molto pericoloso d' incontrare questo disastro nelle innominate sicurtà, e così dette *in quovis*, nelle quali, se realmente non concorre un' ottima fede nell' Assicurato, l' Assicuratore corre il pericolo di pagar due volte la perdita, se questa accade, e di restituire il premio, se arriva a salvamento, per la complicazione, che può farsi con i risici di una nave nominata.

66. Lo stesso Autore alla *pag.* 403 scende a parlare del caso della sicurtà eccessiva, e sulle prelodate ordinanze delle Nazioni commercianti, stabilisce il sistema da tenersi per calcolare il valore, e repartirne il danno.

67. Il *Park cap.* 15 *pag.* 230 dopo aver parlato ampiamente della riassicurazione, passa a considerare la natura della doppia sicurtà, e stabilisce i pochi casi, che sono stati giudicati sopra questo soggetto. La riassicurazione, e la doppia sicurtà sono spesse volte confuse, e considerate come una stessa cosa, sebbene siano di un genere totalmente diverso.

68 Doppia sicurtà dicesi quando una stessa persona per l' oggetto di conseguire due volte, in vece di una, il pagamento del suo risico per una medesima perdita, si fà assicurare due volte sopra le medesime mercanzie, o la medesima nave. La doppia sicurtà secondo le Leggi d' Inghilterra, e al dire di questo Autore non è nulla di sua natura, ma lo diviene, allorchè l' Assicurato ha conseguito una volta il pagamento della sua perdita. Giacchè accaduto il sinistro, l' Assicurato, che ha una doppia sicurtà, può valersi contro chi gli piaccia per conseguire il pagamento, purchè non ecceda il valore della somma perduta.

69. Ciò è fondato sulla natura del Contratto di Assicurazione, e sopra i più certi principj della Giustizia, e della buona fede. L' assicurazione, come ho più volte detto, e stabilito è unicamente un Contratto d' indennità in caso di danno: Ne viene dunque per necessaria conseguenza, che nessuno potrà conseguire per dependenza di questo Contratto più di quello che perde, e facendo diversamente commette la maggiore ingiustizia.

70. Questa regola è prudentemente stabilita per evitare le frodi, che potessero immaginarsi sul desiderio di guadagnare sulle perdite, e a danno dell' Assicuratore. E così è

indubitato, che l' Assicurato in caso di perdita non può, ottenere, che una sola sodisfazione; e se ha raddoppiato la sicurtà, e che non possa fissarsi qual sia il primo Contratto, per principio di Giustizia naturale, deve concludersi, che tutti i diversi Assicuratori dovranno concorrere in proporzione del loro interesse a sodisfare la perdita da tutti assicurata.

71. Nell' anno 1763 fu deciso da Lord Mansfield, e adottato in pratica, che sebbene l' Assicurato, che ha una doppia sicurtà non abbia diritto di conseguire il doppio pagamento del sinistro; pure sopra la prima azione può recuperare la somma assicurata, ed ha il diritto di ottenerla a rata da tutti gli altri Assicuratori.

72. Così egualmente referisce lo stesso Autore, che fu determinato nel caso di una polizza di sicurtà sopra una nave da Terra nuova alla Domenica, e di là al porto del discarico nell' Indie Orientali: La nave fece vela da S. Giovanni nel 17 Decembre 1775, e l' Assicurato intimò il sinistro. L' Assicuratore aveva toccato per lire 200 sterline, e ne pagò in Giudizio 140. Questa somma fu pagata nella supposizione, che gli Assicuratori di una prima polizza, sarebbero a parte della perdita. L' Assicurato aveva originalmente coperto il risico a Liverpool da Terranova a Barbadoes, e all' Isole Leeward, franco di rappresaglia per parte degli Americani. Ma posteriormente per mettersi al coperto anche di questo risico, ed avendo alterato il corso del viaggio fece l' altra sicurtà. L' Assicurato dunque insisteva, che aveva il pieno diritto di ricevere l' intiero ammontare della sicurtà da quesso Assicuratore, e non già parte alcuna contro quelli di Liverpool: Perchè il viaggio da esso assicurato era differente da quello assicurato a Liverpool. Fu dunque deciso a favor dell' Assicurato per il pieno pagamento della sicurtà, con libertà all' Assicuratore di esperimentare ogni regresso, che potesse essere di Giustizia contro gli Assicuratori di Liverpool.

73. Conclude finalmente questo dotto, e pratico Autore, che sebbene alcuna persona per mezzo di una doppia sicurtà non può esigere una doppia sodisfazione per una stessa perdita; pure varie persone possono assicurare varj interessi sopra la medesima cosa, e ciascheduno di essi per l' intiera valuta: come il Capitano di nave i suoi salarj, il proprieta-

rio i noli; una persona per le mercanzie, un' altra per il cambio marittimo. E questi Contratti non hanno niente di comune coll' idea di una doppia sicurtà: Corroborando questa opinione, anche da me in diversi casi sostenuta, colla trattativa del caso riportato anche dal *Weskett*, e deciso ne 9 Febbraio 1758, che è il seguente.

74. Il Sig. Meybolm di Pietroburgo avendo Negozio, e Transazioni con i Sigg. Amyand e C. di Londra, spesse volte da questi venivano indirizzate navi al detto Sig. Meybolm di Pietroburgo. Meybolm di Pietroburgo, come costava da Testimonj era debitore per saldo di conti diversi alli Sigg. Amyand e C. di Londra. Questi Sigg. mandarono una nave nominata Gallovvay Capitano Stefano Barker al Sig. Meybolm per prendere al suo bordo diverse mercanzie, Meybolm caricò le mercanzie, e promise di mandare la polizza di carico col Corriere seguente, ciò che però non fece. Dipoi in Agosto 1756 li Sigg. Amyand e C. fecero assicurare da Assicuratori privati la somma di lire 1100 sterline sopra la nave attrazzi e mercanzie &c. da Londra a Pietroburgo di andata e ritorno: E di questa somma lire 500 furono dichiarate sopra la polizza essere $\frac{1}{16}$ sopra lo scafo della nave, e lire 600 sopra merci. Alli 26 Agosto, e 28 Settembre gli Sigg. Amyand fecero assicurare lire 800 di più con altri privati Assicuratori, dichiarando essere sopra merci da Pietroburgo a Londra. A' 28 29 e 30 Ottobre 1756. Gli Sigg. Amyand assicurarono lire 900 sterline di più con altri Assicuratori privati sopra mercanzie dal Sund a Londra sopra la stessa nave: Sicchè la totale somma assicurata dalli Sigg. Amyand e C. viene ad essere lire 2800 sterline, della quale lire 2300 erano sopra mercanzie, le rimanenti lire 500 sopra la nave. Costava di varie lettere, che Meybolm scrisse da Pietroburgo, la prima delle quali a' 7 Settembre 1756 alli Sigg. Amyand e C., nella quale faceva menzione delle mercanzie, che avrebbe a loro spedito, con referirsi al conto di costo e spese per esserne più a pieno informato; ed ordinò loro di procurare l' assicurazione sopra le medesime, e di porre il tutto in quel conto, che specificò nella sua lettera, facendo anche menzione di certo ferro che era per conto proprio dei Sigg. Amyand. I Sigg. Amyand ricevettero questa lettera a' 27 Ottobre circa,

ed in conseguenza di ciò fecero l' assicurazione a' 28 29 e 30 Ottobre suddetto, come a loro veniva ordinato. Meybolm avendo imbarcato le mercanzie girò le polizze di carico ad un certo Sig. Gio. Tamesz in Mosca, il quale fu l' Attore in questa Causa, e scrisse al suo Corrispondente in Londra Sig. Uhthoff di assicurare l' intiero importo delle merci caricate da Meybolm sopra la di già nominata nave; avvisandolo che sospettava, che le dette merci essendo per altra casa destinate, questa potrebbe aver fatte altre assicurazioni: ma che trovandosi lui Creditore per forte somma del sdddetto Meybolm, gli conveniva prendere tutte le necessarie misure per mettersi al coperto del suo credito. La lettera del Sig. Tamesz con questa dichiarazione fu ricevuta dal Sig. Uhthoff di Londra a' 15 Novembre 1756, il quale subito ricorse alla Compagnia di assicuratori di Londra per mettere l' amico suo al coperto di lire 2316 sterline sopra merci caricate colla detta nave dal Sund a Londra. Avvenne, che questa naufragò nel suo viaggio: Il che subito sentito ricorse il Sig. Uhthoff per il recupero dell' assicurazione da lui fatta. La Compagnia ricusò di fare il pagamento, con dire che li Sigg. Amyand avevano di già fatte altre assicurazioni sopra le stesse merci, e che perciò non era obbligata che a pagare la metà. La questione dunque dinanzi alla Banca del Rè, fu se l' Attore Uhthoff Procuratore del Sig. Tamesz doveva ricevere la totalità della somma da lui assicurata, o solamente la metà; e fu dalla detta Corte deciso, che doveva recuperare l' intiero importo da lui assicurato: Mentre non ostante che sieno due assicurazioni sopra l' istesse merci, non si deve riguardare come doppia assicurazione, mentre copriva due differenti interessi, cioè quello di Amyand come Agenti, e Creditori di Meybolm, e quello di Tamesz come proprietario delle merci in virtù della cessione statagli fatta dalla polizza di carico: Mentre il chiamare questa una doppia assicurazione sarebbe confondere il termine dell' intenzione della Legge, la quale non impedisce a chiunque d' indennizzare, e mettere al coperto il proprio interesse. Vieta però la Legge, che nessuno possa fare assicurare il doppio di quello potesse avere sopra qualsivoglia bastimento. Se Tamesz potesse ricavare qualche benefizio dall' assicurazione fatta dagli Amyand e

C., allora si potrebbe dire esser questa una doppia assicurazione: Ma qui non siamo nel caso, poiche gli Amyand hanno diritto di ritenere nelle loro mani qualunque ricupero potessero fare in virtù dell' assicurazione da loro fatta, e ciò per mettersi al coperto del loro credito con Meybolm. Laonde fu deciso, che in nessuna maniera si poteva concepire la benchè minima idea, che questa assicurazione fosse doppia: E la Decisione fu fatta a' 9 Febbraio 1758.

75 Molte Leggi hanno trascurato di disporre sopra questo oggetto, e il loro silenzio, dice il *Park*, nasce dalla contradizione, che si trova nelle Leggi universali sopra il medesimo: trovandosi difficilmente due Nazioni, che abbiano un eguale disposizione sopra tal rapporto. Secondo alcune il Contratto di doppia sicurtà è assolutamente nullo, e s' incorre in una pena: Secondo altre, se la prima polizza ammonta al valore degli effetti caricati, gli altri Assicuratori sono fuori di Contratto, ed obbligati a stornare colla retenzione del mezzo per cento: Ed in altre finalmente è semplicemente nulla, senza incorrere in alcuna pena. Quando dunque vi è una tale diversità fra le ordinanze sopra questo soggetto, sembra inutile di trattarne: Specialmente, dice egli, quanto alle Leggi d' Inghilterra, che sono così chiare rispetto alla doppia sicurtà, e tanto ben fondate sulla Giustizia, e sulla ragion naturale da non ricercare schiarimento, o conferma dalle Leggi di alcun' altro Paese.

76. Ho già nel *tom.* 1 *part.* 2 *tit.* 5 *num.* 9 stabilita la regola, che conduce a questa conseguenza di sostenere in qualche caso la doppia sicurtà, fissando che chiunque ha interesse di credito sopra una mercanzia ha tutto il diritto di procedere alla sicurtà, perchè correndo il pericolo del mare, e della navigazione sull' interesse, e sul credito, se vuol garantirsi dai medesimi può procederne alla vendita, ed ha il subietto capace a porre in essere il Contratto. Lo che ha pur luogo per ragion d' ipoteca, o qualsivoglia altra azione, che possa denotare anche la pertinenza, e un diritto certo sopra la cosa assicurata: E ciò è di Legge comune, ed è il sentimento di tutti gli Scrittori di Gius marittimo (37).

(37) *L. verbum pertinere ff. de verb. signif Leg si quis ex argentariis §. per-*

77. Di fatto nell' identifico caso di una sicurtà eseguita in Londra dal Sig. Tommaso Wiolet per effetti sopra la nave Fortuna Capitano Freisberg Inglese per Livorno, e Genova, sopra i quali i Sigg. Gill Stuart e Comp. di Livorno avendo un credito rispettabile, ne fecero per il loro interesse la sicurtà in Genova. Essendo avvenuto il sinistro nell' anno 1787, gli Assicuratori ne ricusarono in principio il pagamento ai Sigg. Gill e Stuart: ma essendo condannati da una Sentenza sulla medesima si acquietarono.

78. E così indirettamente è stato modernamente deciso dal Magistrato Consolare di Pisa sotto dì 11 Luglio 1801 nella Causa Kleiber e Assicuratori, in cui la sicurtà cadeva sopra un credito di assegni, e spese fatte per alcune mercanzie per un conto di terza persona, e s' impugnava dagli Assicuratori il pagamento sull' eccezione, che la proprietà della merce spettasse a persona soggetta alle rappresaglie, e l' Assicurato sosteneva, che non la merce ma il *suo credito* era il vero soggetto della sicurtà.

79. Tanto nell' una, che nell' altra Causa aveva io dato il mio voto a favore degli Assicurati: E le questioni sono state molto dibattute, ma resolute a favore dei medesimi.

TITOLO DECIMOQUARTO
Dei Giudizj.

DI due qualità sono i Giudizj, che hanno luogo per l' esecuzione dei contratti di assicurazione, la natura dei quali esige indispensabilmente la più celere spedizione (1), uno di essi dicesi esecutivo, o sia provvisionale, l' altro ordinario, o sia definitivo. Tutte le colte Nazioni, presso le quali il commercio è stabilito, hanno fissato le sue Leggi particolari sulla forma di procedere in tali Giudizj. Quindi è,

tinere ff. de elend. Straca. de assecur. gloss. 10. *n* 12. *De Hev de commerc. nav. cap.* 14 *n.* 13. *Kuriek diterib. de assec. n.* 45. *Rot. Flor. nel Tes. Obr. tom.* 3. *d c.* 60 *e dec.* 72. *n* 24. *e in una Libarnen. seu Veneta Assecurationis del* 2. *Agosto* 1743. *av. l' Auditt. Meoli.*

(1) *Esprit des Loix liv.* 20. *ch.* 16. „ Les affaires de commerce son tres peu susceptibles de formalité, & il faut qu' elles puissent être decidée chaque jour „ *Kurick ad ius maritt. hanseat. qu.* 37.

che io prenderò in esame tale articolo in questo Titolo nel doppio aspetto, e premettendo le particolari disposizioni, mi farò strada ad esaminare la diversa forma, che ha luogo nei diversi Giudizj.

2. La polizza di sicurtà presentemente in uso a Livorno prescrive in qualunque caso di sinistro „ E debbono gli Assi= curatori prima pagare a detti Assicurati ciascheduno quei = denari assicurò, e poi litigare la Causa, e detti Assicurati = sodare per sufficienti mallevadori uno, o più a dichiarazione = dei Sigg. Officiali di Sicurtà di rendere a ciascuno quei de= nari avessero ricevuti, con danno di 20. per cento, tempo = agli Assicuratori mesi 18. a provare „ E i capitoli di sicurtà dichiarando ciò che la polizza stabilisce si esprimono „ Item si ordina che quello la scritta di sicurtà dice = che pima si abbia da pagare, e poi litigare, s'intenda quan= do che si sarà fatto assicurare mostri le polizze di carico, = produca innanzi a detti Uffiziali, e in difetto di quelle chia= rezze, e testimoni, o altre testimonianze autentiche dei cari= camenti di tali robe, & etiam chiarezze del caso avverso = delle robe, e se sieno autentiche si stia alla semplice asser= zione di detti Offiziali, senza solennità alcuna. Il qual fat= to semplicemente, e senza ordine di Giudizio vaglia, ed = allora si faccia l' esecuzione della scritta secondo gli ordini = di quella, ed innanzi non si possa fare, e fatta non vaglia „.

3. Nelle Ordinazioni di Anversa all' art. 17. è prescritto „ Ognuno che avrà una domanda da farsi in virtù d'una = polizza di sicurtà sarà obbligato a farla secondo la Legge = dentro quattro anni dopo la data di quelli che l' hanno = sottoscritta sotto pena di non aver più potere di domanda= re cosa alcuna, dopo che sia passato un tal tempo: Si con= cede all' Assicurato lo spazio di due mesi, dentro i quali = può domandare la sua sicurtà secondo il tenore della pre= sente Ordinazione, ed in conseguenza della sua polizza pre= detta dopo aver debitamente informato l' Assicuratore del = danno, e perdita sul bastimento, o mercanzie assicurate. E = l' Assicuratore non sarà tenuto di dare alcuna sicurezza, o = far pagamento se l' Assicurato unitamente a tale informa= zione non produce attestati, o prove sufficienti della detta = perdita, o danno, e non specifica ancora le robe, e mer= canzie così danneggiate „;

4. I Capitoli di Barcellona al *cap.* 14. stabiliscono „ Come = le dette sicurtà sono contratti tali, che si fanno per = cammino delle mercanzie, ed è impertinente, e per le = questioni che ne salgono, e esecuzione, che si hanno a fa- = re per causa di quelle non s' abbia a far Giudizio dinanzi = altri Concistori, ne persone, se non dinanzi li Consoli = del Mare: ed in caso di appellazione del Giudice di appel- = lo, che tal questione determina, ed ha da determinare se- = condo la forma della presente Ordinazione, e secondo i co- = stûmi del Consolato, e consigli di Mercanti, che di quì in- = nanzi alcuno, che si sarà fatto assicurare, o averà assicu- = rato non possa fare Giudizio in altre Corti, nè avocare per = qualità alcuna la causa alle dette sicurtà della detta Cor- = te &c. „ ed al *cap.* 21. della paga delle sicurtà ordina il pagamento, e le respettive cautele in cause di eccezioni, ob- bligando gli Assicuratori a pagare in Giudizio ordinario, con facoltà ad essi di provare il contrario in tempo di un anno, e con la pena a ragione di 20. per cento sopra le somme as- sicurate, e pagate nel caso di restituzione, oltre tutte le spese causate per tali Giudizj.

5. Le Ordinazioni di Middelburgo al § 33. stabiliscono = Tutte le differenze che insorgono tra le Parti toccanti gli = affari di sicurtà fatte in questa Piazza saranno nella prima = istanza esaminate, e determinate a norma di questa Ordina- = zione dei Commissarj della Camera di sicurtà quì, che sono = in numero di tre assegnati a questo proposito dai Signori = avanti menzionati, e continueranno, e si cambieranno ogni = anno nel tempo che si cambiano gli Offiziali; la quale Or- = dinazione o alterazione si farà per la prima nel 1701. I qua- = li Commissarj suddetti averanno ancora la facoltà di deci- = dere qualunque controversia insorta sul punto di sicurtà fat- = te fuori della Città, le quali si rapportano alla Camera di = sicurtà, o alla Borsa quì in conformità di questa Ordina- = zione, e casi che saranno referiti alla decisione di questa = Camera dalle respettive Parti tanto delle sicurtà fatte prima = della data della presente, come di quelle che saranno fatte = in appresso „.

„ E se apparisca ai Commissarj dalle polizze, dalle fat- = ture, o da altre prove legittime, che saranno portate avan-

= ti a loro, che le polizze furono debitamente firmate, che = le navi abbiano incontrato gli allegati pericoli, o che le = mercanzie furono danneggiate, e che le Parti diedero la de- = bita intimazione, tre mesi dopo i detti Commissarj posso- = no dare ordine, che si depositi il denaro richiesto o in tut- = to, o in parte, con facoltà di togliere, e levare il denaro = così depositato col dar sicurtà bastante di restituirlo coll' = interesse a ragione di dodici per cento in caso che si tro- = vassero appresso chi doveva esserlo; purchè sempre però sia = data previa notizia al Reo convenuto del giorno in cui de- = ve dare la sua risposta, e deve pure aver copia di qualun- = que cosa prima che dai Commissarj si faccia il passo del = deposito del denaro „.

„ Quelli che si crederanno aggravati dalle Decisioni dei = detti Commissarj possono appellarsene nella prima Istanza = al Collegio de' Borgomastri, e Magistrati di questa Città. = Si possono fare esecuzioni sopra i renitenti alle Decisioni = fatte dai Commissarj nella maniera medesima, che si prati- = ca giornalmente in virtù dei Giudizj dati da Borgomastri, = e Magistrati di questa Città „,

„ Gli Appellanti saranno obbligati di fare il loro appel- „ lo dalle Decisioni dei detti Commissarj nello spazio di dieci = giorni, e dentro dieci altri giorni appresso citare la Parte a = comparire avanti i Borgomastri, e Magistrati, come pure = di depositare nel primo giorno di Curia presso detti Borgo- = mastri, e Magistrati la somma di dodici gilders, i quali sa- = ranno da essi perduti in caso che le decisioni dei detti Com- = missarj sieno approvate, e confermate &c. „ E nella ratifica di dette Ordinazioni fatta nel 2. Marzo 1726. „ I Commissa- = rj della Camera di sicurtà nell' amministrazione di una giu- = stizia imparziale saranno obbligati a regolarsi in maniera = schietta, e semplice secondo il tenore delle polizze di sicur- = tà, che per un costume generalmente ricevuto sono diventu- = te oggigiorno sufficientemente pubbliche, e comuni: senza = essere strettamente tenuti dalla cognita forma delle dette = polizze, alla quale l' Ordinazione delle L. L. N. N. A. A = dell' anno 1600. sembra solamente referirsi, quando il detto = costume non sia ad esse contrario, nè contradittorio „.

6. Lo Statuto di Genova *lib.* 2. *cap.* 4. de causis bre-

vioribus, espressamente dispone „ Nella esazione delle sicurtà = nelle quali sia spirato il termine, e venuto il giorno del = pagamento delle medesime, qual termine deve dirsi spira- = to dopo tre mesi da contarsi immediatamente dopo il noti- = ficaro naufragio a caso sinistro, se non è dalle Parti con- = venuto un maggiore, o minor lasso di tempo, il Magistra- = to sarà tenuto, ed obbligato far precetto all' istanza dell' = Assicurato, o suo legittimo Procuratore ad esigere la sicur- = tà contro gli Assicuratori, acciò nel termine di ore venti- = quattro paghino le somme assicurate; qual termine spirato, = e giustificato per mezzo di testimoni ricevuti anche legitti- = mamente, purchè giurino del naufragio, o del caso sinistro, = o della di lui pubblica voce, e fama, e fatta promessa, e = data idonea cauzione di restituire ciò che fosse indebitamen- = te pagato con tutti i danni, spese, ed interessi, e la pe- = na di trentatre per ogni cento, sia tenuto il Magistrato ad = accordare il mandato esecutivo a favore dell' Assicurato, o = suo Commesso, contro gli Assicuratori, senza alcuna ec- = cezione (2). „

7. Le Ordinazioni di Rotterdam parlando della maniera di procedere nei Giudizi degl' affari marittimi al §. 273. stabiliscono „ Che tutte le cause, che vengono direttamente = avanti questa Camera, saranno trattate in un modo somma- = rio, sia sopra presuntive circostanze, tanto sopra qualun- = que incidente, che sopra la principale questione; e in tutti = i casi non solamente di sicurtà, ed avarie, ma di tutti gl' = altri che vengono direttamente a questa Camera si possono = accordare sentenze provvisionali sopra presuntive circostan- = ze, senza alcun limite „ ed al § 293. „ Nei casi di sicur- = tà, ed avarie in cui sia stata data una sentenza definitiva, = le Parti che si credono aggravate, averanno l' elezione di = di appellarsi o alla Corte di Olanda, o ai Gonfalonieri. = Ma nessuno appello averà luogo se la condanna per la sen- = tenza non sia per tal somma, per la quale si possa appel- = lare dalle sentenze dei Gonfalonieri „.

(2) *Rota di Genova dec. 41. num 8 dec 10 n 6. dopo il Balduc tit de assec dec 2. §. 3. nella Ianuen. Assecurationis del 4 Giugno 1733. avanti Ondedei, Ianuen. Assecurationis del 2 Maggio 1785. av Baldasseroni §. 5. e 10. e in altra Ianuen. Reassecuration. del 22. Giugno 1785. §. 8 av. lo stesso.*

8. Le Ordinazioni di Amsterdam al §. 43. fissano „ Tutte le differenze, che insorgeranno tra le Parti sul conto delle sicurtà fatte in questa Città, saranno subitamente esaminate, e dai Commissarj di sicurtà quì saranno determinate in conformità di questa Ordinazione „ Eglino pure decideranno = tutte le differenze insorgenti dalle avarìe, come per il pre- = cedente articolo: Ed i Commissarj decidino ancora, secon- = do la detta Ordinazione tutte le differenze provenienti dalle = sicurtà fatte fuori di questa Città, che saranno relative alla = Camera di sicurtà da questa Borsa „ Ed all' artic. 47. „ La = perdita, o danno della nave, o mercanzie essendo stati fat- = ti comparire ai Commissarj, coll' esibizione delle polizze, = polizze di carico, manifesti, certificati propri, ed altre giu- = ste prove, e le firme, essendo ancora provate, e che sia = stata fatta intimazione della perdita alle Parti tre mesi avan- = ti: I detti Commissarj possono ordinare che il tutto, o par- = te sia provvisionalmente depositato, con permissione all' As- = sicurato di ricevere il denaro depositato, dando sufficiente = cauzione, e sicurezza di restituirlo coll' otto per cento, in = caso che si trovi in appresso che così deva essere „ artic. 49 „ Sarà lecito di appellarsi dai Decreti pronunziati dai = Commissarj, come ancora dal Regolamento delle grosse ava- = rìe, ai Magistrati di questa Città nello spazio di dieci gior- = ni, ma da un Decreto provvisionale non vi entrerà appello: = Tutti gli Assicuratori quando sarà stata fatta una repartì- = zione di danni, ed uscita fuori dai Commissarj di sicurtà, = e avarìe in questa Città, saranno obbligati di far buoni, = e immediatamente pagare detti danni; ed in mancanza di = ciò l' Assicuratore sarà obbligato di pagare all' Assicurato = l' interesse a otto per cento l' anno dal tempo, che le det- = te repartizioni saranno spedite, ed uscite fuori fino all' at- = tual pagamento del denaro, in cui gli Assicuratori sono = condannati dai detti Commissarj „.

9. E finalmente al §. 56. „ Ed essendochè li Contratti = di Sicurtà sieno giudicati essere Contratti di buona fede, = dove non deve aver luogo nè fraude, nè inganno; in caso = che si trovasse gl' Assicurati, o gl' Assicuratori, Capitani, = Caricatori, Piloti, od altri usassero fraude, inganno, o in- = trigo non solamente non profitteranno del detto loro in-

= ganno, ed intrigo, ma saranno ancora soggetti alla perdi-
= ta, e danno, ed interessi cagionati da loro, e saranno cor-
= poralmente puniti, e castigati per terrore, ed esempio degl'
= altri, anche con la morte, come pirati, e ladri manifesti,
= se si trovi che abbiano usato notoria malaversazione, o
= inganno. „

10. Le Ordinazioni di Francia prescrivono „ Che qua-
= lunque disputa di Sicurtà sia rimessa in Arbitri, e non vo-
= lendosi dalle Parti nominare, la Corte dell' Ammiraglità ha
= la facoltà di nominare, giacchè questi Arbitri presentano il
= loro Lodo alla stessa Corte, ed in nome di essa è pubbli-
= cato; e ciò secondo l' Artic. 70. e l'appello da queste Sen-
= tenze è devoluto ai respettivi Parlamenti. In otto (3) gior-
= ni dopo che sono stati nominati gli Arbitri, le Parti devo-
= no produrre i loro documenti, ed in otto giorni dopo di
= ciò deve esser data la Sentenza. „

11. Secondo le Ordinazioni di Amburgo *tit.* 19. *e* 21. Tutte le dispute relative alle Sicurtà, ed al Regolamento dell' avarìe, ordinariamente si rimettono in Arbitri. Se però alcuna delle Parti non aderisce, dopo l'assegnazione di un termine di sei settimane a comparire avanti gli Arbitri, non comparendo, la Causa si devolve alla Corte dell' Ammiraglità.

12. Il Regolamento di Svezia stabilisce un Tribunale espressamente chiamato Corte di Sicurtà per definire le Cause dependenti da Sicurtà, ed avarìe, nel caso che per arbitraggio non sia stato possibile di conciliare l'ultimazione delle medesime; ed è degna di osservazione l'istruzione data alla medesima per tali affari „ Le occorrenze nei casi di Sicurtà,
= ed avarìe, essendo quasi innumerabili, e molto variabili,
= così che non è stato possibile di particolarizzarle chiara-
= mente, e puntualmente in questa Ordinazione. La Corte di
= Sicurtà deve accomodare, e determinare tali generi di di-
= spute, secondo la prescrizione di questa Legge, della con-
= suetudine, e dell'equità, e parimente secondo la loro co-
= scienza, ed intendimento „. Al §. 14. di detto Regolamento è espresso „ Tutti gli accomodamenti conclusi durante il

(3) *Valin des assec. art.* 70. *e* 71.

= Processo, saranno confermati dal Decreto della Corte di = Sicurtà, ed allora solamente averanno il diritto all' esecu- = zione „ e successivamente „ Se un caso portato all' udien- = za per qualche circostanza particolare non può essere im- = mediatamente deciso, la Corte di Sicurtà, ad istanza del = Ricorrente, e comparendone l' occorrenza nella Polizza, ed = altri autentici recapiti, ha la facoltà di mettere provvisio- = nalmente in mano terza l' intiera somma in disputa, o par- = te di essa; ed allora il Ricorrente dando idonea cautela, e = sei per cento d' interesse può servirsene finchè l' affare sia = condotto a termine nel Giudizio definitivo. „

13. In Inghilterra (4) è costume, che in tutte le azioni da portarsi sopra le Sicurtà in nome, o nomi di qualunque persona, o persone abitanti di là dai Mari, e non dentro la portata della Giurisdizione della Corte, dove tale azione sarà portata, una tal Corte, o qualunque Giudice di essa al ricorso, o istanza fatta dal Reo, o Rei convenuti, che l' Attore, o Attori abitano, o sono fuori della Giurisdizione del Processo, come detto, può deferire qualunque resoluzione su tale istanza, fintanto che l' Attore, o gli Attori non abbiano dato tal sicurezza, quale la Corte, o il Giudice stimeranno sufficiente per pagare le spese al Reo, in caso che l' Attore desistesse dall' azione, non proseguisse il Processo, o avesse la Sentenza contraria (5); nel resto si seguono in gran parte le Ordinazioni di Amsterdam.

14. A Bilboa nelle Polizze di Sicurtà vi si aggiunge di ordinario la clausula „ E se mediante questa Sicurtà dovremo = qualcosa per avarie, e spese, l' Assicurato deve darci sicu- = rezza a nostra sodisfazione, che sarà obbligato di stare alla = Sentenza, che sarà data, che se avvenga il caso che noi = pagassimo qualche perdita, o danni sulle mercanzie che as- = sicuriamo, e dipoi si provasse essere stato ingiustamente = esatto, in tal caso deve restituirlo, e pagarlo. „

15. La Polizza di Sicurtà usata in Venezia, in esecuzione della Legge così pubblicata nel 1771. stabilisce al §. VIII. che „ Riconosciuto il caso a carico degli Assicuratori,

(4) *Magens Saggio sopra le Sicurtà par. 2. n. 1307. lett. H.*

(5) *Richard le negoce d' Amsterdam p. 250. Beaves Lex mercat. p. 290.*

= saranno da cadauno di essi pagate le respettive somme, per = le quali averanno firmato le Sicurtà tanto agl' Assicurati, = quanto a cadaun altro che presenta questa Polizza, senza = contradizione di sorte alcuna, mesi sei dal giorno, nel qua- = le sarà stata fatta la notificazione del successo, ed intimata = la renunzia „ ed al §. XI. „ In caso di litigio saranno ob- = bligati gli Assicuratori a depositare le somme da cadauno = assicurate, mesi sei dopo la intimazione del danno, e della = renunzia per essere disposte nel fine della Lite, in esecu- = zione del Giudizio esecutivo. „

16. Da tutte queste disposizioni particolari si può concludere l' indubitato principio, che nella materia di assicurazioni per natura del Contratto, e per consuetudine delle genti fondate sul bene del Commercio si deve prontamente dar luogo all' esecuzione dell' obbligazione stipulata dagl' Assicuratori, e quindi provvedere alla loro indennità se fossero entrati in questa obbligazione, sedotti, e ingannati dalla mala fede degl' Assicurati.

17. La natura del Contratto porta (6), come ho stabilito fino dal Titolo primo del presente Trattato, che deve avere quella che dicesi dagli Autori esecuzione parata, onde gli Assicuratori devono cominciare dal pagare le somme assicurate senza potere essere ascoltati in Giudizio, nè addurre alcuna eccezione prima del pagamento (7), quindi è, che il Giudice è tenuto a far dare esecuzione al Contratto, allorchè alcuna delle Parti resiste alla medesima: E l' eccezioni degli Assicuratori, che richiedono qualche discussione, non

(6) *Casareg. disc* 1. *num.* 188. *disc.* 215. *n.* 1. *Stipman. par.* 4. *cap.* 7. *n.* 420. e 496. *Rosc. notab.* 86. *resp.* 28. e 34. *Strasc. gloss.* 37. *n.* 2.

(7) *Casareg. de commerc. disc.* 1. *n.* 94. *& seq.* „ Exceptiones Assecuratorum si aliquid dubii habent non admittuntur. Sed statim contra eos exequi debent apodixa continentes animam assecuratam „ *De Luc. de credit. d'sc.* 106. *n.* 5. e 7. „ ivi „ Executive contra Assecuratores procedendum est eorum exceptionibus reiectis ad petitorium quoties non sunt plusquam claræ, & evidentes „ *Pothier des assur. n.* 161. *Emerigon ch.* 20. *sect.* 4 §. 2. „ La foi du contrat, l' avantage du commerce, l' esprit de toutes les Loix maritimes reclament contre un pareil abus, & veulent que le payement des sommes assurees ne soit pas suspendu a moins que les exceptions des Assureurs ne soient claires, & evidentes. „

sono in alcun modo attendibili; questa è la regola generale, che costantemente si seguita in tutti i Tribunali, e che il bene del Commercio esige, che non sia in alcuna maniera alterata.

18. Questa regola però non è così assoluta, che non abbia le sue limitazioni, mentre non vi è alcun patto per quanto effrenato, che non possa secondo le circostanze esser soggetto a vederne sospesa l'esecuzione. Il pagamento della somma assicurata è bene spesso in tutti i Tribunali sospeso primieramente nel caso, che l'eccezione proposta dagl'Assicuratori derivi dal Contratto medesimo, poichè venendo l'eccezione da quello stesso principio, che dà vita all'azione, questi due opposti vengono a togliersi vicendevolmente la forza, lochè opera, che non deva farsi alcuna variazione sullo stato della cosa fino alla terminazione della Causa in Giudizio esecutivo: Questa limitazione ha luogo in tutti i Contratti, che essendo sostanziati nel reciproco consenso dei Contraenti, questo è remosso dall'atto, subito che le cose non sono intrinsecamente in quello stato, la di cui supposizione aveva dato luogo al Contratto medesimo; Ed in conseguenza allorchè le proposte eccezioni sono tali, che percotendo l'intrinseco, e derivando come suol dirsi dal ventre del documento a cui è appoggiata l'azione, danno a colpo d'occhio anche un fumo della ingiustizia della domanda: In qualunque più privilegiato istrumento, e in qualunque apoca benchè di effrenatissima obbligazione munita; si dà sempre luogo ad un esame sommario di simili eccezioni, ancorchè un tale esame renda inevitabile la sospensione della richiesta, e solita esecuzione (8).

19. Questa sicuramente è l'opinione più comune dei Dottori, da cui vien limitata la regola suddetta, e questa è la pratica universale di tutti i Tribunali anche secondo quelle particolari disposizioni superiormente riportate, e l'opinio-

(8) *Zacch. de oblig. camer. qu.* 17. *n.* 59. *& seq. Pobt de locat. tom.* 4. *diss* 12. *n.* 8. *& de iud. diss.* 9 *n.* 13 *Rot. Rom' in rec dec.* 246. *n.* 10. *& seq. par.* 19. *cor. Falconer. de fil. instrum. dec* 5 *n* 2 *ed in una Eugubina Cambiorum del* 21 *Aprile* 1757. *§. finalmente av. l'Em Valenzi.*

ne di quelli (9) che trattano intieramente la soggetta materia di assieurazione (10).

20. Per la ragione che il Contratto di assieurazione è condizionale, e l' Assicuratore non è debitore dell' Assieurato, che nel caso che egli giustifichi da una parte l' interesse che pretende di aver messo in risico, e dall' altra la perdita di quel medesimo interesse accaduta per fortuna di Mare. Se uno di questi fondamenti non è provato, il titolo dell' Assicurato si reduce a non titolo per la mancanza di condizione, o per difetto di prova, che ella sia stata adempita, ed apre la strada all' Assicuratore di resistere al pagamento anche nel Giudizio esecutivo.

21. L' altra limitazione alla quale è soggetta la regola di doversi accordare l' esecuzione parata alla Polizza di Sicurtà, si è quella se dai recapiti medesimi comunicati per il Giudizio esecutivo apparisce al Giudice, che l' Assicurato al tempo del fatto Contratto aveva di già avuta notizia della perdita, o che sia colpevole di qualche altra frode: Poichè il dolo, la dissimulazione, la frode sono vizi che attaccano direttamente la sostanza del Contratto, e lo rendono nullo, e di niun valore a qualunque effetto, quando di questa nullità apparisce la prova dagl' atti del processo (11).

22. Vi è parimente il caso di dover sospendere l' ese-

(9) *Ridolphin. in prax par.* 1. *cap.* 8. *n.* 175. *& seqq. Andreol. contr.* 150 *n.* 24 *Conciol. allg.* 23. *n.* 10. *Massa dec. Lucen.* 35. *n.* 7. *& seq. Rota Fior. presso il Conti dec Senen.* 30 *n.* 13. *ed in una Florentina, seu Pisana Judicii executivi del* 16. *Luglio* 1746 *av. Bizzarrini* §. 23.

(10) *Rocc. not* 87. *& resp.* 34. *n.* 6. „ Exceptio quæ oritur ex eodem instrumento assecuratinnis impedit executionem eiusdem instrumenti . . . ex eo quia scriptura ubi oritur actio oritur, & exceptio „ *Emerigon ch.* 20. *sect.* 4 §. 2. „ Vous me demandes le payement de la perte de votre vaisseau qui auroit du faire le voyage designé dans la police. Je prouve que le navire est parti sans escorte, ou que le voyage assurée a été change; mon exception que derive du contract, doit me mettre au couvert de l' execution provisoire.

(11) *Casareg disc.* 11. *num.* 12. „ Quando nullitas iam probata liquet ex actis, vel processu ea attendenda est ad effectum impediendi executionem sententiæ „ *Rocc. de assec. n.* 73 *Valin des assur. art.* 61. „ La condannation au payement par provision n'est pas tellement de necessité, que le Juge ne puisse la differer, & meme s'en dispenser: Ce qui doit dependre des circostances c'est a dire du plus ou moins de charge que l' on peut donner aux sortes de preuves rapportées par *Emerigon ch.* 20. *sect.* 4. §. 2.

cuzione del Contratto, allorchè l'Assicurato che pretende il pagamento della Sicurtà è stato l'amministratore, o quello che ha ritirato il recupero fatto della cosa assicurata; in forza del qual recupero ch'egli, o suoi agenti hanno ritirato, il debito del Contratto viene ad essere illiquido, e non è dovuto se non se dopo la perfetta liquidazione del medesimo (12).

23. In tutti quei casi peraltro, nei quali la Legge dispone per la pronta esecuzione del Contratto, vuole espressamente, che l'Assicurato, che in grazia di questa facilità con prove sommariamente giustificate esige la somma assicurata, garantisca solidalmente gli Assicuratori per qualunque caso, che nel Giudizio definitivo fossero condannati a restituire la somma come indebitamente riscossa: Ed a questo hanno concordemente, e con specialità provvisto tutte le Ordinazioni di sopra riportate, variando però sul quantitativo della pena in cui sono condannati gli Assicuratori che hanno voluto esigere nel Giudizio esecutivo.

24. E' però vero, che l'Attore in Giudizio esecutivo non è dispensato da fare sommariamente le prove del risico, e del sinistro, ma unicamente abilitato a farlo con prove che possono soffrire eccezioni nel Giudizio ordinario all'unico oggetto di più sollecitamente dare esecuzione ai Contratti mercantili, al quale oggetto a quella propensione che hanno mostrato le Leggi sull'ammissione delle prove in questo Giudizio si è aggiunto quasi per universale consuetudine di apporre bene spesso il patto di non fare alcuna prova del risico, ma solamente quella del sinistro per l'oggetto di esigere il pagamento, come ho rilevato parlando delle prove del risico, e del sinistro.

25. L'assicurazione propria si sostanzia sul risico, e può per patto eseguirsi senza la prova di esso all'oggetto del pronto pagamento, qualora costi dell'accaduto sinistro: Perchè alla prova del risico, la quale è sostanza di Contratto si può dagl'Assicuratori per patto renunziare come a benefizio

(12) *Strace. de asses. gloss.* 2928. *ch. 5. sect. 4. ch. 17. sect. 7. ch. 20. Pothier des assur. n.* 161. *Emerigon sect. 4. §. 2.*

a loro favore introdotto (13) all'oggetto di esigere le somme assicurate senza litigio, e per ottenere con un Giudizio sommario: E parimente per patto possono essere dispensati gli Assicurati nel solo atto di chiedere il pagamento loro dovuto nella maniera stessa che si può convenire, che quanto alla prova del risico per l'effetto di detto pagamento si stia anche all'asserzione non giurata dei medesimi Assicurati (14), che secondo le regole di ragione non costituisce la minima prova: E' però vero, che questa renunzia non tiene nel Giudizio ordinario, perchè si presume che questa abbia avuto luogo per parte degl' Assicuratori non come tali, ma in rappresentanza dei Rei convenuti per il debito delle somme assicurate (15), e che finalmente sieno stati dispensati gli Assicurati in figura di Attori, e come Creditori delle somme assicurate (16). Ma nonostante qualunque patto di renunzia resta preservata all' Assicuratore la facoltà di provare nel Giudizio ordinario la non esistenza del medesimo risico (17). Ed intanto si ammette nel Giudizio esecutivo, perchè consistendo molte volte una gran parte del patrimonio degl' Assicurati nelle mercanzie azzardate ai pericoli del Mare, se in caso di perdita non potessero prontamente risquotere le somme assicurate, ma prima dovessero soffrire lunghe, e dispendiose liti, ne resulterebbe un gran pregiudizio al Commercio (18).

(13) *L. si quis in conscribendo Cod. de pact. Gallerat. de renunc. cent 2. renunc. 161. n. 3. Amat. resol. 27. n. 27 & seq.*

(14) *Targa ponder. marit. cap. 51 notab. 12. Scacc. de comm. §. 1. qu. 1 n. 24. Bal.uec. de assec. dec. 25 n 15*

(15) *Amat. resol. 27. n. 27 & seq. Gallerat. de renunc. centur. 2. renunc. 161. n. 3.*

(16) *Merend. controv. libr. 23. cap. 50. n. 28. Casareg. de commerc. disc. 12. n. 1. a 14. e disc 142. n. 8.*

(17) *Targa p nd. marit. cap. 62. n. 15. Thesaur. qu. for. libr. 4. cap. 77. n. 15. Strace. de assec §. 1. qu 1. n. 141. Rocc. de assec. notab. 60. n. 211. Casareg. de commerc. disc. 12. n. 1. e disc 70. n 41. Bal lucc. de assec. dec 14 num. 25 la Rota di Genova nella Januen Assecurationis 4. Giugno 1733 av Ondedei §. 5 & seqq. in altra Januen Assecurationis del dì 2. Maggio 1785. §. 9 av. Baldas-eroni, e magistralmente la Rota Fior nella Liburnen. Assecurationum del 28. Settemb. 1750 avanti gli Audd. Venturini, ed Agnini art. 2. §. 119. & seqq. e nella confirmatoria del 16. Maggio 1753. av. gli Audd. Soldani, e Mormorai §. 75. & seq.*

(18) *Stipman. de iur. marit par. 4. cap. 7. n. 422. De Luca de cred disc. 106. n. 5.*

Onde è, che fra i molti Contratti dei quali le Leggi, e i Contraenti stessi hanno conosciuto esser necessario di render facile, e pronta l'esecuzione, uno senza dubbio è quello dell' assicurazione, onde a questo hanno accordato quei maggiori privilegj, che la sua natura, e il benefizio del Commercio richiedevano (19).

26. Tutto ciò nonostante l'Assicurato anche nel Giudizio esecutivo deve provare gli estremi della sua intenzione: Non essendovi in diritto alcun Contratto, che possa eseguirsi, o produrre azione, se non è posto in essere, perchè implica contradizione il volersi eseguire un Contratto, che non esiste, come di per se stesso si rende manifesto. La differenza pertanto, che passa fra il Giudizio esecutivo, e l'ordinario è quella, che nel primo si abbrevia, e facilita la prova a misura, che le Parti ne hanno fra loro convenuto, e che le Leggi, o gli Statuti particolari dispongono. Laddove nel secondo richiedono altre prove più complete, e perfette, e possono sempre in questo elidersi le prove imperfette già fatte con una prova perfetta contraria (20).

27. E così l'asserzione giurata, che secondo alcuni Statuti, e specialmente secondo quello di Genova, quantunque sia sufficiente nel Giudizio esecutivo, essendo però privilegiata, e meno compita, è perciò sottoposta ad essere elisa, e distrutta con una prova maggiormente perfetta in contrario (21) che è voluta, e riserbata nel Giudizio ordinario.

28. La giustizia del Contratto, e l'equità da cui esso è diretto quanto facilita all'Assicurato il pagamento nel Giudizio esecutivo, altrettanto dà luogo all'Assicuratore di difendersi nell'Ordinario, potendo giustificare l'insussistenza delle prove addotte dall'Assicurato per ottenere un indebito pagamento.

(19) *Stipman. loc. citat. Casareg. de commerc. disc.* 10. *num.* 80. *Straec. de assec. gloss.* 38. *in prine. Baltuc. de assec. dec* 54. *Rot. Rom. in rec. decis.* 571. *per tot. par.* 5.

(20) *Coler de process. execut. p.* 4 *cap.* 2. *n.* 8. *Rot. Rom. dopo il Zacch. de oblig eamer. dec.* 26. *n.* 2. *e decis.* 42. *n.* 9. *e la Rota Fior. nella Florentin. seu Pisana Iudicii executivi del* 16. *Luglio* 1746. §. 20. *e* 21. *av. Bizzarrini.*

(21) *Dec. in rubr. extra de probat. n.* 11. *Marescott. var. res. lib.* 2. *cap.* 16. *n.* 4 *& seq. Giurba ad consuetud. Messan. cap.* 2. *gloss.* 7. *par.* 1. *n.* 11. *Mascard. de probat. concl.* 470. *Rota Ianuen. dec.* 79 *n.* 1. *Fontanell. decis.* 244. *n.* 16. *e* 17.

29 (22) Lo spirito della Legge è quello di provvedere alla reciproca indennità dei Contraenti; onde gli Assicuratori devono avere per difendersi, e per concludere la mancanza di condizione che annulla il Contratto un tempo eguale, ed anche maggiore a quello che viene accordato agli Assicuratori per intentare l'azione.

30. Imperocchè, conforme ottimamente osserva il lodato *Emerigon*, riportando anche il sentimento di altro degno Soggetto „ allorchè l'Assicurato intenta l'azione del pagamento, ha avuto tutto il tempo di tutto disporre, di tutto combinare, e di alzare tutte le sue batterie. Egli non si scopre, che al momento che dimanda il pagamento della perdita, ed allora reclama la Legge *pagate, e poi litigate;* Ciò è buono allorchè il Contratto di assicurazione è fatto nel luogo medesimo della spedizione; ma se la carigazione, il noleggio, e tutte le altre operazioni sono state fatte fuori del luogo dove la Sicurtà è stata fatta, sarebbe giusto di accordare agli Assicuratori un egual termine, che l'Assicurato ha avuto per prepararsi all'attacco, affine di procurarsi i documenti che possono loro servire di difesa. Lo spirito della Legge è di stabilire un eguaglianza di mezzo tra l'Assicurato, e l'Assicuratore per acquistare delle cognizioni sul fatto che l'interessa. „

31. Presso tutte le Nazioni dove si conosce il Commercio, e si pensa alla conservazione del medesimo, vi sono specialmente stabiliti i Magistrati, ed i Tribunali, che con suprema autorità sono autorizzati a conoscere le Cause mercantili, e marittime, ed a procedere in quella forma, che alla natura di tali affari si conviene (23).

32. E questa forma secondo tutte le prescrizioni delle Leggi marittime deve essere la più spedita, e la più semplice

(22) *Pothier des assur. n.* 161. *Valin des assur. art.* 61. *pag.* 134. *Emerigon ch.* 2. *sect.* 4. *n.* 5.

(23) *Kuricke d: iur. marit. hans. qu.* 37. „ Exigit hoc hominum nauticorum conditio, ut qui tot periculis sunt expositi celerius expediantur, & qui quandoque vel uno momento fortunis sunt, & facultatibus excidunt, citra prolixitatem audiantur, judicentur, & si quid iure ipsis competit sine mora consequantur „ *Strick dissert iur. t.* 8 *dissert* 27 *de collisione nav cap.* 1. *de fontibus decidendi controv maritim. sive de iur. maritim.* §. 3. *Kipolla de magist.* 109. *mar. cap.* 21. *n.* 69 & *seq Binkersoek qu. iur priv. lib.* 4. *cap.* 21 *Loccen. de iur. marit. lib.* 2. *cap.* 8. *n.* 8.

che sia possibile nelle circostanze dei casi. Poichè in simili materie le sottigliezze legali allontanano dal ritrovamento del vero, e dalle ultimazioni delle questioni, dal che nulla di più dannoso alla conservazione del Commercio (24); Deve adunque procedersi al dire degl' Autori *levato velo*, cioè sommariamente, e senza strepito, e figura di Giudizio per quanto è possibile, ed omesse tutte quelle formalità che sono del tutto superflue, e che non producono, che delle nojose prolungazioni degl' affari (25); nei quali ottimamente riflette l' *Emerigon* „ *la pronta spedizione è il primo favore, che i Negozianti sono in diritto di attendere dalla Giustizia, la quale diverrebbe ingiusta per questo solo ch' ella tardasse a venire a loro soccorso.*

33 Sulla scorta di tali principj (26) la maggior parte delle Ordinazioni di Sicurtà hanno consigliato ai Contraenti di rimettere qualunque disputa nell' arbitraggio di uomini da bene, e più conoscitori dello spirito del Commercio, degli usi dei Negozianti nei loro Contratti, del linguaggio che essi usano, e dell' intelligenza che devono avere i loro patti, e le loro convenzioni, che non può certamente misurarsi da quelle legali interpetrazioni, che per lo più sono lo sforzo dell' ingegno umano, e perciò variabili secondo la variazione dell' intelletto degl' uomini, di quello che possano mai esserlo gl' Interpetri delle Leggi, costretti a seguitare anche nelle questioni mercantili quelle rigorose regole di ragione, che formano l' oggetto della loro applicazione, e delle quali la forma di giudicare gli necessita a prevalersi nell' esame di tutti gli affari che cadono sotto il loro giudizio.

34. Laddove nell' esame di questo Contratto conviene stare agli usi stabiliti dal Commercio: E se i Giudici hanno dei dubbj devono schiarirli col sentimento dei Negozianti, e

(24) *Thomas de culpar. præst. cap.* 2. § 5. e 7. *Loccen. de iur. marit. lib.* 2. *cap.* 5 §. 2. *Stipman. ius marit. p.* 4. *cap.* 7. *n.* 6. *e la Rota Fior nella Ianuen. seu Liburnen. Mandati del* 14 *Agosto* 1744. §. 19 *av. Bizzarrini.*

(25) *L.* 5 *C. de naufr. Caiac Peck. & Vinn. ad d. L. Kuriek ad ius mar. hans. tit.* 2. *art.* 3. *& qu.* 37. *pag.* 901 *Loccen. lib* 3. *cap.* 4 *num.* 2. *Strace. quomod. in caus. mercat. p.* 2. *n.* 19 *e p.* 3. *n.* 14. *Targa cap.* 97. *p.* 398 *e la Rota Fior. nella Liburnen Assecurationis navis del* 15. *Luglio* 1785 *av. Vernaccini, Emerigon chap.* 20. *sect.* 4. §. 6.

(26) *Valin des assur art* 3 *Pothier des assur. n.* 200 *Emerigon loc. cit.*

delle persone della professione: Poichè in simili materie l'uso, e la consuetudine hanno forza di Legge (27).

35. La buona fede deve presiedere alle operazioni del Commercio, e l'equità alla Decisione dei processi dei Negozianti (28). L'equità, dice l'*Emerigon*, è la vera giustizia, la vera filosofia, la savia applicazione delle Leggi ai casi particolari, in una parola è quel retto discernimento di giudicare, che la ragion naturale rischiarata, e diretta dallo spirito della Legge inspiri ai Giudici proposti, per rendere a ciascuno ciò che gli appartiene (29).

36. Di quì è, che anche le Compagnie di Assicurazioni unite in molti luoghi all'oggetto di esercitare questo Commercio non si sono mai scordate di ordinare ai loro Rappresentanti in caso di dispute di rimettersi all'arbitrazione: E quelle di Genova specialmente hanno per sistema di rimettere agli stessi loro Tribunali competenti la cognizione delle Cause di assicurazione, all'oggetto di definirle più come Arbitri di consenso delle Parti elette, e nominati, che come Giudici competenti,

37. Sono però ovunque, come si è detto, i Tribunali marittimi, ai quali compete la giurisdizione in simili affari, per i quali il luogo dove è fatto il Contratto è quello che ha la prelazione, se si questiona il pagamento della Sicurtà, perchè ivi è il Foro del Reo; E il luogo dell'accaduto sinistro, e della terminazione del viaggio, in caso che dal Capitano, o dai Proprietarj si pretenda la refezione di un danno per modo di avaria.

38. Osserva dottamente l'*Azuni tom.* 1 *pag.* 108 §. 87 che le cause di assicurazioni, e questioni alle medesime annesse devono giudicarsi secondo gli usi, e costumi general-

(27) *Marquar. lib* 2. *cap.* 13. *n.* 16 „ Illæ quæ inter Mercatores usu, & consuetudine involverunt circa assecurationum negotia, maxime attendenda sunt, ut præcise secundum ea iudicari debeat „ *Rocc. de asse.*; *not.* 68 „ Consuetudo Mercatorum inspicienda est in assecurationibus maris, & quando stylus, & observantia est notoria inter Mercatores non indiget aliqua probatione iusta. Imo de prædicta certitudine Iudices possunt se informare in camera, & in nauticis negociis ad periros, & valentes nautas configere debemus. „

(28) *Emerigon ch* 20. *sect.* 2.

(29) *Stracc in tract. quom. in caus. mercat. proced. sit p* 1. *n.* 1. *Casareg. disc.* 1. *n.* 5 *Santern. p.* 3 *n.* 2. *e* 28. *Stipman. p.* 4 *cap.* 9. *n.* 18. *Emerigon ch.* 20. *sect.* 2. §. 5.

mente ricevuti, e adottati nelle Piazze commercianti, qualora sulle medesime non vi sia alcuna Legge particolare scritta: Perciocchè l' uso in simili materie ha per ogni dove forza di Legge, e molto più nella soggetta materia, che è tutta propria dei Negozianti, i quali per conseguenza hanno un diritto di stabilirsi, col consenso universale e l' uso inducente la consuetudine, quella interpetrazione, che credono coerente alla buona fede del Commercio (30)

39. Lo stesso Autore nel *tom.* 4 *pag.* 195 sotto il titolo del Tribunale di Commercio, e mercantile parla diffusamente dello stabilimento dei Tribunali marittimi presso tutte le Nazioni commercianti, e del modo, che la Legge, l' equità, e l' uso hanno prescritto per facilitare i Giudizj dei Negozianti, e dei Naviganti, e per evitare il caso dei dispendiosi litigi, e delle lunghe discussioni: Concludendo, che quando le pendenze di tal natura esigono prove che non sieno pronte, ma che in vece esigono qualche dilazione, devono non ostante spedirsi sollecitamente, e sempre senza aspetto, e tela Giudiciaria, secondo i principj dell' equità, avuto riguardo alla sola verità dei fatti, e come suol dirsi *levato velo*, quando specialmente si tratta di gente di mare esposta a tanti pericoli, tra' quali non è sempre il minore quello della perdita del tempo, che può loro essere utile non meno che dannoso. (31) E' però vero che questa antica opinione, che si venera ancora dai Tribunali, produce in oggi ben sovente degli effetti contrari alla Giustizia, all' equità, ed alla buona fede del Commercio: Perchè la malizia della gente di mare, e di chi la seconda profitta ben spesso della condescendenza dei Tribunali per stabilire delle azioni mancanti di fondamento legale, e si prevale di prove, o false del tutto, o così incerte, equivoche, ed inefficaci, che se i Giudici stassero al rigore della Legge comune non le potrebbero neppure ammet-

(30) *Rot. Ian. de mercat. dec.* 7. *n.* 15. *dec.* 84. *dec.* 181. *n.* 6. *Rota Fior. nel Tes. Omb. tom.* 10. *dec.* 5. *num.* 4 *Marquar. de iur. mercat. libr.* 1. *cap.* 13. *n.* 16. *Strace de navigat. n.* 24 *& de assec. gloss.* 38. *n.* 4. *Roce. de nav. not.* 48. *Turga pond. marit. cap.* 101. *Casareg. de commerc. disc.* 191. *num.* 42. *e disc.* 212. *n.* 25.

(31) *L.* 3. *C. de naufrag. Consolato del Mare cap.* 35. *Kurick qu. illustr. qu* 57. *ad ius marit. hanseat. tit.* 2. *art.* 3. *Loccen de iur. maritim. lib.* 3. *cap.* 4. *n.* 2.

tere, non che valutare per buone. E con questi mezzi, dei quali ho parlato nella prefazione, e nei competenti titoli delle prove del risico, e del sinistro, si fa il male degli onesti Negozianti, e molto più la rovina degl' innocenti Assicuratori.

40. I Glossatori della citata *Leg.* 5 *Cod. de naufrag.* si accordano nel dire, che l' espressione *levato velo* in essa contenuta, significa che gli affari concernenti i naufragj, debbono spedirsi, e giudicarsi sommariamente senza forma e figura di Processo (32)

41. Ma sebbene il rigore del diritto comune richieda, che la Sentenza sia conforme alla domanda, cosicchè chiunque agisca per una Causa non possa ottenerne un' altra; tuttavia per ragione di pubblica utilità, ed in favore della buona fede, che deve esuberare negli affari di Commercio, è universalmente ricevuto, che nelle cause mercantili non si deve in alcuna maniera attendere la domanda dell' Attore, ma soltanto ciò che siasi provato, o costi in qualunque modo essere dovuto (33)

42. Di quì ne nasce, che anche nella materia delle assicurazioni è permesso variar Giudizio, convolando a piacere dall' introdotto Giudizio ordinario all' esecutivo, e dall' esecutivo all' ordinario, senza far pregiudizio alla natura dei diritti in qualunque modo competenti ai Litiganti. Come fu esaminato dal Magistrato Consolare di Pisa nella Causa Assicuratori e Wiolett nella nave Carlotta Capitano Auffret introdotta nell' anno 1786, e dopo molte variazioni terminata per stralcio nel 1 Gennaio 1791.

43. Occorre osservare egualmente a questo proposito colla scorta di detto insigne Autore, che parla lungamente della Giurisdizione dei Tribunali Marittimi, che relativamente al Commercio il nome di forestiero è assolutamente inco-

(32) *Cuiac.*, *Peckius*, *Vinnius*, *& Corvin. Marquar. de iur. marit. lib* 3. *cap.* 7. *n.* 5. *e* 7. *Ansald. de commerc. disc. gener. n.* 7. *& seq. Ret. Ian. de mercat. decis.* 26. *n.* 4. *Rot. Fior. nel Tes. Ombr. dec.* 21. *n.* 27. *e dec.* 32. *n.* 13 *tom.* 11. *dec.* 3. *num.* 5. *tom.* 8 *dec.* 12. *n.* 26. *tom.* 12.

(33) *Marquar. de iur. mercat. lib.* 3 *cap.* 7. *n.* 22. *Rocc. de assec. not.* 15. *n.* 42. *Ansald. disc. general. n.* 11. *& seq. Santerna de ass c. par.* 3. *n.* 2. *e* 38. *De Hevia lib* 2. *cap* 30. *n* 38 *& seq. Rota di Genova dec.* 3. *n* 23. *dec.* 26. *n.* 4. *dec* 31. *n.* 1. *Rota Fior. nel Tes. Ombr. dec.* 12. *n.* 26. *tom.* 12.

gnito, nè deve per alcun riguardo aver luogo; giacchè, come ho rilevato nella prefazione, ed è verità conosciuta, e stabilita da tutti gli Scrittori, i Negozianti di tutte le Nazioni, e Paesi dell' universo si devono considerare come formanti una sola società soggetta ad una sola Giurisdizione, ed una specie di stato di cui ciascuna Nazione ne forma una parte (34)

44. Da questo principio ne segue l' altro egualmente certo, e stabilito, che i Tribunali Mercantili sono sempre legittimi circa il Contratto stipulato, e che il luogo di questo abbia sempre la prelazione, allorchè si agita, o si discute l' osservanza, o l' adempimento del medesimo.

45. Questionandosi quindi il pagamento di una sicurtà, il regolamento di un' avaria, o il caso di un naufragio, o il rimborso di un sinistro, o la liquidazione di un danno si conosce e decide sempre dal Magistrato del luogo in cui accadono simili casi in modo finale, o dove siasi stipulato il Contratto di terminazione, o di refezione d' indennità; benchè talora, e il più delle volte vi abbiano interesse i Negozianti forestieri, i quali anche in qualche caso non fa d' uopo neppure che sieno citati, come sarebbe nel regolamento delle avarie, e per le Sentenze che riguardano quella pratica (35)

46. Così fu praticato nell' anno 1784 per la commessa pirateria sulla nave Gran-Duchessa di Toscana Capitano Blackett destinata per Londra. Perchè nell' ignoranza del fatto, e del luogo ove fosse stata derubata, i Caricatori, e gli Assicuratori di Livorno presero sotto l' autorità del Magistrato Consolare di Pisa tutte le disposizioni necessarie per tentare il recupero, incaricandosi dei disborsi; e perciò conseguito l' intento, benchè la nave si trovasse al Zante, e proseguisse a Londra al destino, le liquidazioni delle spese, e il regolamento di esse fu definito dallo stesso Magistrato Consolare di Pisa. In Londra si opposero in principio; ma poi fatta esaminare la giustizia della liquidazione per mezzo di onestissimi

(34) *Marquar. de iur. mercat. libr. 3. cap. 2 n. 2. & seq Rota di Genova dec. 39. n. 8. Rota Fior. nella Florentina Litterarum Cambii 13. Sett. 1743 av. Bizzarrini.*

(35) *Strace. de assec. gloss. 34. per tot Rot. Ianuen. dec. 5. n 3. e 6. Rot. Fior in Liburnen. Cambii marittimi. & Assecurationis 6. Settembre 1720 avanti Urbani.*

Negozianti si adattarono al pagamento a forma del regolamento trasmesso.

47. Così fu praticato nell' anno 1793 in occasione del disastro del Convojo Francese, che si trovava in Levante tra Alessandria e Cipro, per il quale le liquidazioni di danni, e di sinistri furono esaminate in Livorno sotto l' arbitrio del Sig. Cav. Avvocato Antonio Michon, e di me, perchè la maggior parte delle sicurtà riguardavano questa Piazza.

48. Così fu praticato nell' anno 1799 col Convojo Portoghese sotto la scorta del Comandante Scarnicchia, che essendo destinato per Livorno, e Venezia, e complicate le caricazioni, e molte particolari circostanze dependenti dall' autorità del Convojo avendo richiesto, che quivi si facesse la maggior parte del discarico, e molte altre operazioni interessanti la totalità della caricazione, le opportune liquidazioni, e regolamenti furono eseguiti dal Magistrato Consolare di Pisa, ed osservati egualmente a Venezia e Trieste.

49. E così fu praticato nel Maggio dell' anno 1800 per dependenza di un Convojo di diverse navi Imperiali, e Ragusee venute sotto la scorta di navi Inglesi dopo un lunghissimo trattenimento in Malta e Palermo, le conseguenze del quale furono egualmente per arbitrazione regolate in Livorno, sebbene nella maggior parte interessassero gli Esteri.

50. Ritenuti i due principj sopra espressi della universalità composta dai Negozianti di tutte le Nazioni, e della Giurisdizione competente egualmente sopra gli Esteri, ha luogo anche l' altro principio di ragione, e di pratica, che nelle Cause Mercantili non fa d' uopo di ricorrere al Gius positivo, ma si deve semplicemente attendere l' uso, la pratica, ed il parere dei Negozianti, ancorchè di ragione sembrasse talora più vera la contraria opinione; Altrimenti si verrebbe a turbare il Commercio, che si fonda principalmente nella buona fede, e sulle reciproche convenzioni, che in forza dell' uso tra i Negozianti di varj e diversi Popoli si sono introdotte: Quindi (ripetendo le parole dell' *Azuni*) siccome non può esservi Legge alcuna positiva ed umana, che obblighi generalmente differenti Nazioni, ciascuna delle quali osserva le proprie derivanti o da legittima potestà, o da tacito particolare consentimento; così per il buon' ordine, e regola-

mento del Commercio, che per necessità suppone la comunicazione tra diversi Popoli, si sono introdotti generalmente alcuni usi, e consuetudini, che possono chiamarsi Leggi Mercantili, colle quali si debbono necessariamente terminare le differenze che accadono tra i Negozianti. (36) E' però vero, che sebbene comunemente si ammetta, che nelle Cause riguardanti il Commercio, e la mercatura, deva starsi al parere, e giudizio dei Negozianti; tuttavia non deve questa Giurisprudenza aver luogo, che allorquando si tratti di cose concernenti meramente lo stile, e pratica mercantile, non mai però quando si tratti di articoli di ragione, e meramente legali. (37)

51. Il *Park* nella sua introduzione all' opuscolo sulle assicurazioni *pag.* 9. fa l' istoria di un Tribunale speciale stabilito in Londra per conoscere delle polizze di assicurazione: E nel *Cap. XXI. pag.* 424 alle note osserva al nostro proposito, che vi è stato benissimo, e frequente il caso, in cui gli Assicuratori di Londra sono stati obbligati a favore dell' Assicurato per una indennità maggiore di quella, che ammettono le Leggi Inglesi, e ciò in forza di una Legge estera. E riporta a schiarimento della proposizione il seguente caso.

52. Era stata fatta una sicurtà sopra Pesce da Terranuova per un Porto del Portogallo, Spagna, o Italia. La nave avendo incontrato un disgraziato viaggio, dovè prender Porto in Alicante, e quindi a Livorno per resarcirsi. Il Capitano essendo proprietario della nave presentò la sua domanda ai Consoli del Mare di Pisa per il regolamento di un' avaria generale come se egli avesse rilasciato a benefizio universale, e comune di tutti gl' interessati. Quel Tribunale (secondo il corso ordinario che qualche volta può sembrare molto straordinario) procede al regolamento, facendo concorrere il ca-

(36) *Marquar. de iur. mercat libr. 3. cap. 2. n. 2. & seq. Strace. de mercat. par. 1. n. 1. Rocc. resp. leg lib 1. resp. 9 n 27. e resp 21. n. 20. Genua de script. priv. lib. 3 qu. 6. n 16 Ansald. de commer. disc. 10. n. 31. disc. 76. n. 16. disc 144. num. 12. Rota di Genova dec. 39. n 8. decis. 85. n. 3. Rota Fior. dec. 34. n. 15. e seq. Tes. Ombros. tom 5. dec. 14. n. 21. tom. 6. dec. 4. n. 46. tom. 9. dec. 5. num. 4. tom. 10.*

(37) *Ansald. de commerc disc 72a 25. e seq. Casareg de commerc. disc 48. n. 17 e disc. 56. num. 3. e 4 Rot. Fior. nel Tes. Ombr. dec. 60. n. 23. e 3. dec. 18. n. 32. tom 9.*

rico per l' intiera valuta, la nave solamente per la metà, ed i noli per il terzo: e furono portate in avaria generale le paghe, e panatiche dei marinari, mentre la nave era in Porto. L' Assicuratore fece il deposito della rata di avaria e cui si credeva tenuto, secondo le condizioni della polizza, e di quello, che doveva essere, se l' avaria fosse stata regolata coerentemente alle Leggi ed usi d' Inghilterra. La questione dunque fu, se l' Assicurato che era stato obbligato a pagare l' avaria nella somma portata dal regolamento del Tribunale di Pisa provasse concludentemente con questa sua azione, e potesse rivalersene giustamente contro l' Assicuratore della somma pagata. L' Assicurato produsse la testimonianza di diversi Mezzani, che deponevano, che gli Assicuratori in simili casi avevano sempre pagato le resultanze delle Sentenze del Tribunale di Pisa, sebbene con molta dispiacenza. Il sentimento del Giudice Buller a questo proposito fu, che parlando sulla Legge generale, l' Assicurato aveva ragione: Ma che in tutto quello, che ha rapporto al Commercio, l' uso è una cosa sacrosanta. Quindi sebbene i regolamenti di avaria fatta altrove non possano rendere gli Assicuratori responsabili al di là di quello, che porta la regola delle Leggi Inglesi, ma se è stato stabilito l' uso di sodisfare tali regolamenti sopra loro giustificazioni, ciò non deve essere alterato. E coerentemente a questa opinione fu resoluto a favore dell' Assicurato.

52. Il *Weskett pag.* 150 parla anch' esso del Tribunale delle polizze di assicurazione stabilito in Londra, e della sua autorità, non meno che del sistema, che pratica, ed alla pag. 223 stabilisce egualmente, che i danni, che occorrono nei Porti esteri, e il regolamento dei medesimi, che si fa nei Tribunali del luogo ove accadono generalmente parlando devono osservarsi anche in Inghilterra, ed eseguirsi nel modo espresso in tali regolamenti, sebbene le regole sulle quali sono stabiliti sieno contrarie alle Leggi Inglesi. Ma gli Assicuratori in Inghilterra non sono obbligati di approvare tutti i regolamenti fatti in altri Paesi, nè di adattarsi implicitamente ai costumi dei Forestieri, quando possa dimostrarsi la loro irragionevolezza.

54. Della facilità che ammettono i Tribunali a favore della gente di mare, ne ho altrove parlato, e mi rapporto

alle massime tanto favorevolmente per tali persone firmate nelle note decisioni della Causa Gambaro, e Assicuratori di Livorno, e nell' altra Schiano, e Assicuratori di Trieste. Le massime sono piene di equità, ma non più adattabili ai tempi, nei quali, in certa classe di persone almeno regna la massima iniquità.

55. In tutte le materie hanno saviamente le Leggi provvisto, che vi sia un termine ai Giudizj, ed all' azione di promuoverli, perchè col lasso di tempo, che rende più difficile lo scoprimento delle cose, non venga ad aumentarsi la malizia degl' uomini, che differendo appostatamente l' esercizio di una tale azione la promuovano in tempo, o contro persone, che non possono, e sappiano difendersi da un attacco inaspettato, onde i possessi delle persone non sieno in alcun tempo pacifici (38).

56. Parlando del tempo, e forma del pagamento ho riportare le particolari disposizioni, che nei respettivi casi prescrivono quest' azione.

57. Egli è certo, che il tempo non deve essere molto limitato, perchè accadono molte volte dei fatti in luoghi, ed in circostanze, che gli Assicurati non possono averne la precisa informazione, che molto tempo dopo il successo (39); E' però vero, che raramente si fa luogo alla questione sulla prescrizione, mentre l' Assicurato è ben sollecito ai tempi nostri di promuovere la sua azione, e di far parte ai suoi Assicuratori del danno che gli accadde per esserne indennizzato: E fatto questo primo passo, se il sinistro è giusto, e può provarlo, non differisce la prosecuzione degl' atti per ottenere il pagamento. E all' incontro se gli Assicuratori sieno assistiti da ragioni per contrariare a tale azione, o che possino immaginare, che manchino all' Assicurato le prove, sono essi quelli che pensano a farsi assolvere dal Contratto.

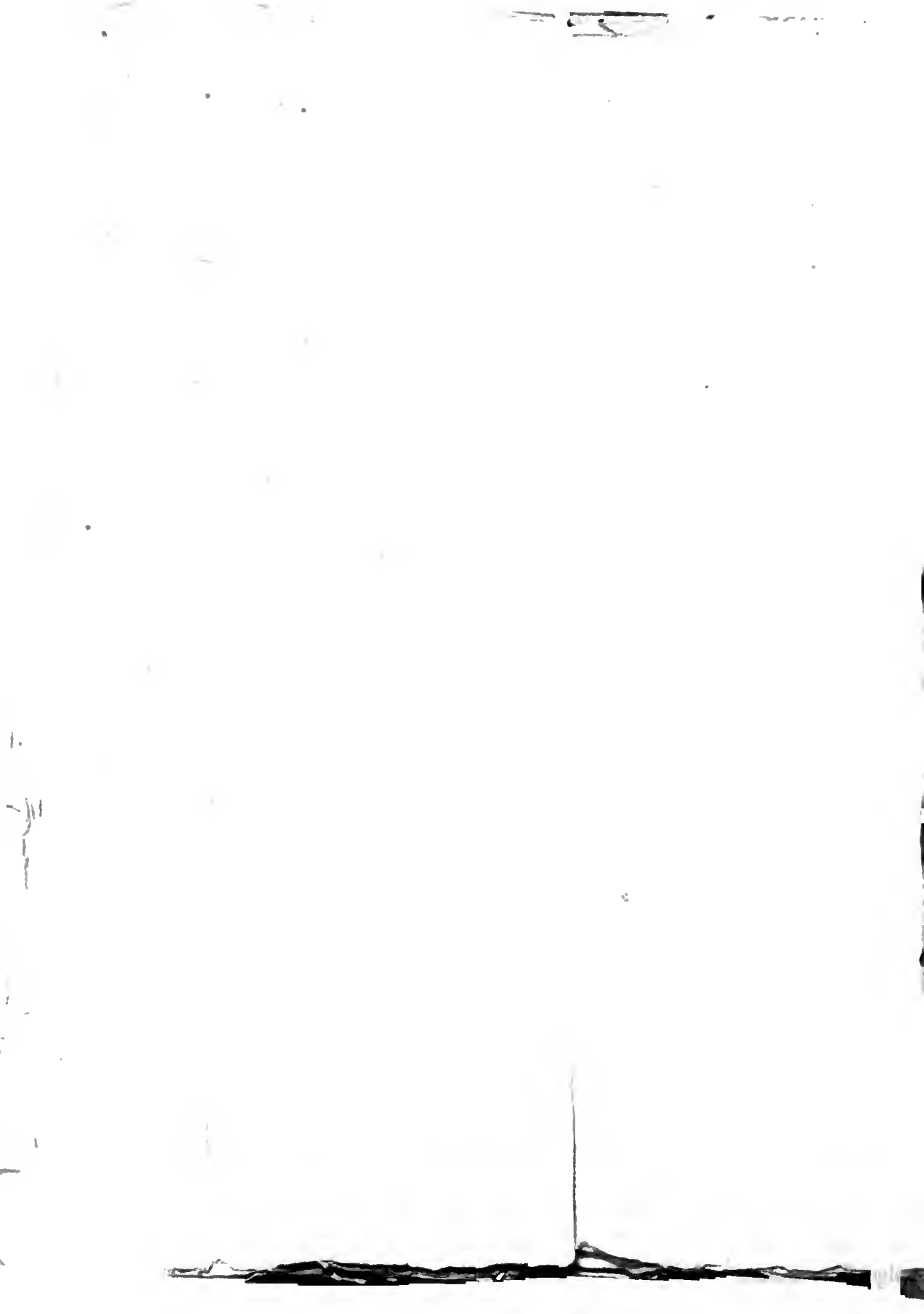
Fine del Trattato delle Assicurazioni.

(38) *Strace. de assec. gloss. 34. per tot. Rota di Genova dec. 5 n. 5. e 6. e la Rota Fior. nella Libornen. Cambii mantuni, & assecurationis del 6. Sett. 1720. av Urbani n. 2. & seq.*

(39) *Valin des assur. art. 40 e 48. Pothier des assur. n. 194 Emerigon ch. 19 sect 3.*

605817

BIBLIOTECA NAZIONALE VITTORIO EMANUELE III NAPOLI



Legatoria GIUDICIARIA
Via Fuori Porta S. Gennaro